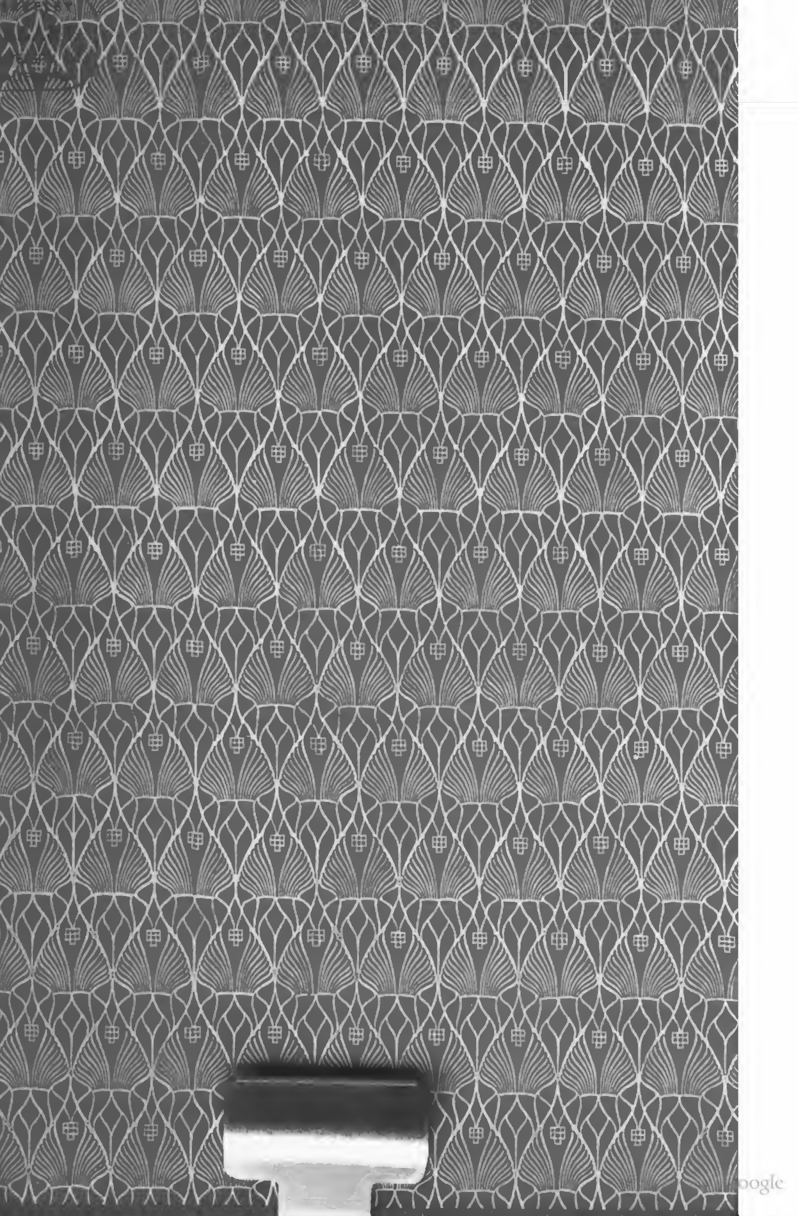
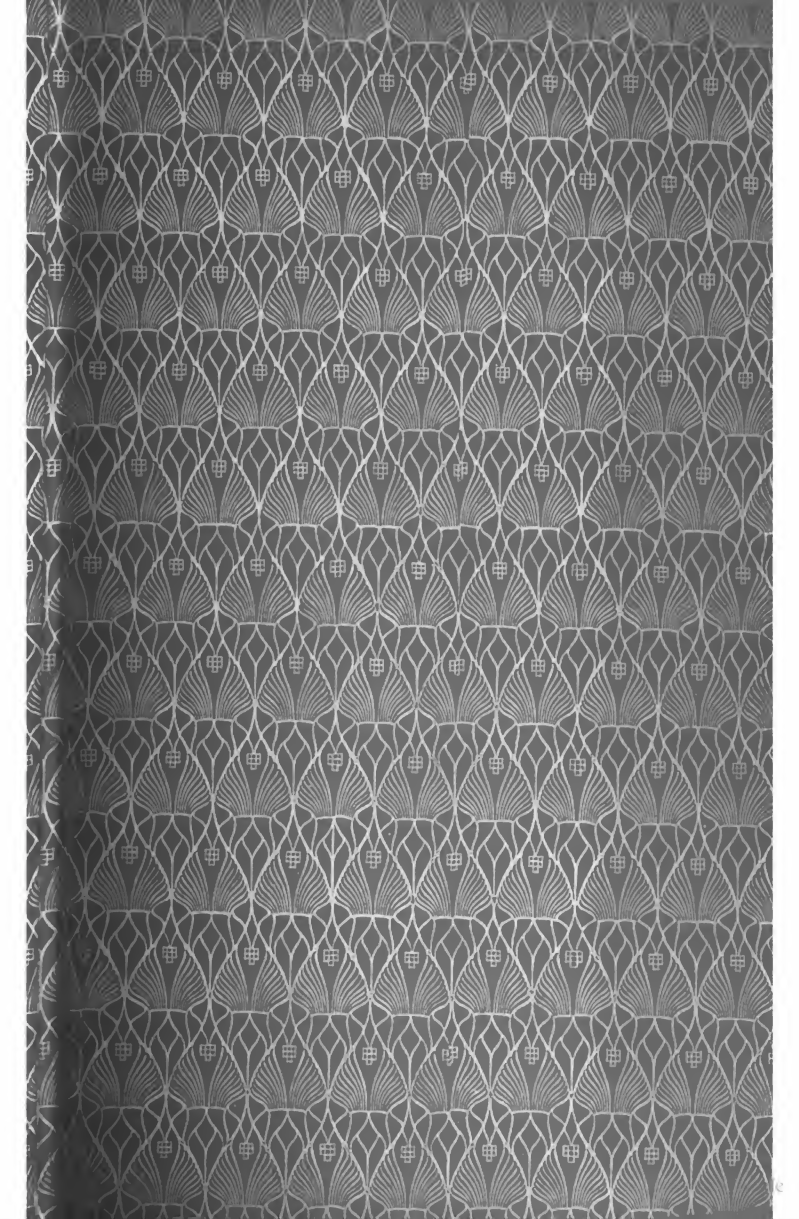
Arbeiterpolitik und Wirtschaftspf... in der Deutschen ...

Carl Hugo Lindemann





Arbeiterpolitik und Wirtschaftspflege in der Deutschen Städteverwaltung

Zweiter Band

Arbeiterpolitik und Wirtschaftspflege in der Deutschen Städteverwaltung

Von Dr. H. Lindemann
(C. Hugo)

Zweiter Band: Wirtschaftspflege



Stuttgart 1904
Verlag von J. H. W. Dietz Nachf. (G. m. b. H.)

Druck von J. H. W. Dietz Nachf. (G. m. b. H.) in Stuttgart.

Inhalts-Verzeichnis.

Erstes Kapitel.

Die zentralen Licht-, Kraft- und Wärme-Versorgungsanstalten.

A. Die Geschichte der Gasanstalten und Elektrizitätswerke.

Die Gasindustrie ist den Deutschen von den Engländern „fix und fertig" ins Haus gebracht worden.* Während man in England längst fabrikmäßig produzierte und ganze Städte mit Gas beleuchtete, gab man sich in Deutschland nur mit schüchternen Versuchen im kleinen ab. Das Bedürfnis nach einer besseren Straßenbeleuchtung war hier auch nicht so groß, wie in den rapide anwachsenden, industriell tätigen Städten Englands. Die Gasbeleuchtung war ein Kind des gewaltigen industriellen Aufschwungs, der in diesem Lande bereits in den letzten Jahrzehnten des achtzehnten Jahrhunderts einsetzte und im folgenden Jahrhundert fortdauerte. Dagegen lag in Deutschland, wie Knapp richtig bemerkt, das wirtschaftliche Streben des Individuums noch geknechtet unter der Knute des Absolutismus und, setzen wir hinzu, des versteinerten Zunftwesens. Wenn man zum Beispiel sieht, wie in Dresden Blochmann nur mit den unsäglichsten Anstrengungen trotz des persönlichen Interesses des Königs für die Sache sich von der Bureaukratie die Erlaubnis erkämpfen konnte, einen Versuch mit der Gasbeleuchtung zu machen, und wie er nicht weniger als zwölf Jahre brauchte, um diese für einige Straßen und Plätze Dresdens einzurichten, so kann es uns nicht wundern, daß selbst die unternehmendsten Männer vor einer derartigen Arbeit zurückschreckten. Sie wurde von den Engländern in Angriff genommen, die mit ihren Erfahrungen und großen Geldmitteln die Schwierigkeiten leichter aus dem Wege zu räumen vermochten. In London bildete sich die Imperial Continental Gas Association mit der Aufgabe, die Gasbeleuchtung in den größeren Städten des Kontinents einzuführen. An ihrer Spitze stand der mit der Oberaufsicht der Londoner Gaswerke betraute Generalmajor Sir William Congreve, und im Ausschuß saßen die Gesandten fast sämtlicher Staaten des Kontinents. „Congreve bereiste Deutschland, Dänemark, Schweden und Rußland und machte überall

* Knapp, Zur Geschichte der Gasbeleuchtung, in Schillings Handbuch für Steinkohlengasbeleuchtung, 3. Aufl., München 1878, S. 15 ff.

seine Offerten. Er brachte alles mit, Geld, Erfahrung, Techniker, Kohlen; die Städte durften nur die Erlaubnis geben, daß Röhren in ihren Straßen gelegt wurden, und brauchten sich um weiter nichts zu kümmern." Die erste Stadt, die von der Gesellschaft mit Gasbeleuchtung versehen wurde, war Hannover, wo die englischen Beziehungen am engsten waren. Hier wurde eine Anstalt bereits 1826 eröffnet. Dann folgte Berlin, das durch einen Vertrag des Ministeriums des Innern und der Polizei gleichfalls auf 21 Jahre der Gesellschaft ausgeliefert wurde. Der Vertrag wurde ohne Zuziehung der städtischen Behörden abgeschlossen. Auch in Dresden und Leipzig machte der unermüdliche Congreve seine Angebote, fand hier aber entschiedenen Widerstand seitens des deutschen Gaspioniers Blochmann, unter dessen Leitung die erste deutsche Gasanstalt in Dresden zustande kam. Noch im gleichen Jahre eröffneten in Frankfurt a. M. F. Knoblauch und G. Schiele eine Ölgasanstalt, die eine Maximalproduktion von 3000 Kubikfuß Gas in der Nacht des stärksten Konsums hatte. Die beiden Männer hatten mit den größten Schwierigkeiten zu kämpfen. Das Publikum hielt sich aus Ängstlichkeit von der Beteiligung zurück und gleich kurzsichtig zeigten sich die Behörden der Stadt, die sich nicht zur Einführung der Straßenbeleuchtung mit Gas bewegen ließen, obwohl eine Probelaterne die Güte und Sicherheit derselben deutlich genug bewiesen hatte. Eine Zeitlang mußte das Werk ganz still liegen, 1829 wurde das Öl durch amerikanisches Harz ersetzt; nach dieser Veränderung gelang es, die Fabrikation leichter und billiger zu machen und das Werk in Blüte zu bringen. Übrigens war die Entwicklung der Gasanstalten in Dresden und in Berlin gleich langsam. Als im Jahre 1833 die Dresdener Anstalt vom Fiskus auf die Stadtgemeinde überging, waren erst 278 Straßenflammen in Gebrauch und der stärkste tägliche Gasverbrauch betrug nur 50000 Kubikfuß. In Berlin gab es nach zwanzigjährigem Betriebe noch nicht ganz 10000 Privatflammen. Nach dem Dresdener Vorbilde ließ auch Leipzig durch Blochmann eine Gasanstalt erbauen, die 1838 eröffnet wurde. Dresden und Leipzig sind die beiden ältesten kommunalen Anstalten, die sich von Anfang an in städtischem Betriebe befanden. Die Imperial Continental Gas Association war unterdessen nicht untätig geblieben; 1838 eröffnete sie in Aachen, 1841 in Cöln und 1845 in Frankfurt a. M., hier in Konkurrenz mit dem von Knoblauch und Schiele gegründeten, inzwischen in eine Aktiengesellschaft verwandelten Werke, Gasanstalten, die mit Ausnahme der Cölner noch heute in ihrem Besitze sind. Neben ihr waren noch andere ausländische Unternehmer in den größeren deutschen Städten tätig. In Elberfeld gründeten die Belgier Doignon und Blatton, in Wesel 1840 M. Goddam, in Stuttgart 1845 Dollfuß aus Basel, in Karlsruhe 1846 die Engländer Barlow, Manby & Co., in Hamburg 1846 gleichfalls eine englische Gesellschaft, Malams, Croßkill & Co., in

Nürnberg 1847 anfänglich Barlow, Forster und Ziegler, dann der bereits genannte Dollfuß, in München und Augsburg der Genfer Bankier Kohler durch den Schweizer Ingenieur Wolfsberger, in Braunschweig und Bremen Leprince usw. Gasanstalten.

Die Imperial Continental Gas Association hatte in Berlin ihre Vertragsrechte in zu einseitiger Weise ausgebeutet und auf die billigen Ansprüche, die Stadt und Privatkonsumenten im Laufe der Zeit erhoben, nicht die geringste Rücksicht genommen. Durch den Vertrag, der, wie bereits erwähnt, mit Vernachlässigung der städtischen Behörden vom Ministerium des Innern und dem Polizeipräsidium abgeschlossen worden war, hatte die Gesellschaft die Verpflichtung übernommen, die öffentlichen Plätze und Straßen innerhalb der Ringmauer teils mittels Gaslichtes, teils mittels Öllampen zu beleuchten. Die Straßen und Plätze, die durch Gaslicht beleuchtet werden sollten, waren in dem Vertrage besonders namhaft gemacht worden. Die Gesellschaft, die sich das ertragreichste und günstigste Gebiet vertraglich gesichert hatte, war bei der Kürze der Vertragsdauer nicht geneigt, die Gasbeleuchtung, in erster Linie die öffentliche und dann damit verbunden die private auf solche Straßenzüge auszudehnen, die keine hohen Erträge versprachen. Ebensowenig zeigte sie auch nur das geringste Entgegenkommen, die sehr hohen Gaspreise zu erniedrigen. Schon 1836 war infolgedessen bei den städtischen Kollegien der Wunsch lebhaft geworden, das Beleuchtungswesen in anderer Weise zu regeln, vor allem der Stadt Aktionsfreiheit gegenüber der englischen Gesellschaft zu verschaffen. Im Jahre 1841 wurden unter Vermittlung des Polizeipräsidiums Verhandlungen mit der Imperial Continental Gas Association eröffnet, um auf Grund des Vertrages eine Verbesserung der Beleuchtung durch eine größere Ausdehnung des Gaslichtes zu erlangen. Dieselben verliefen aber durchaus resultatlos, so daß der Magistrat im Einverständnisse mit der Stadtverordnetenversammlung im März 1842 beschloß, von einer Verlängerung des alten Vertrages oder dem Abschluß eines neuen mit der Gesellschaft abzusehen und die öffentliche Beleuchtung mittels Gaslichtes durch eigene Anstalten und Einrichtungen selbst zu bewirken. Durch Reskript vom 6. September 1844 wurde der Stadtgemeinde die Besorgung der öffentlichen Beleuchtung der Stadt mit Gas vom 1. Januar 1847 an überlassen und zugleich für einen Zeitraum von höchstens 50 Jahren das ausschließliche Recht zugesichert, Privatpersonen und öffentliche Gebäude aus den Straßenleitungen mit Gas zu versorgen. Abgesehen von einer Rechtsverwahrung zugunsten der englischen Gesellschaft wurde in der Konzession jedem Einwohner ausdrücklich das Recht zugesprochen, sich zum eigenen Bedarf Gas zu bereiten oder sich seine Beleuchtung auf jede beliebige Weise, namentlich auch durch tragbares Gas zu verschaffen. Das Ministerium des Innern empfahl aber der Stadt sehr dringend, noch

einmal den Versuch einer Verständigung mit der Gesellschaft zu machen. Da eine solche Vereinigung auch in den Wünschen der städtischen Behörden lag, wie es in dem Verwaltungsbericht von 1841 bis 1850 heißt, so wurden die Verhandlungen mit der gedachten Gesellschaft noch einmal aufgenommen, mußten aber wiederum vollständig resultatlos abgebrochen werden. Es hat in der Tat nicht an der Stadtverwaltung gelegen, daß Berlin nun auch, wie Dresden und Leipzig, eine städtische Gasanstalt erhielt; sie hatte ihr möglichstes getan, um mit der Gesellschaft zu einer Verständigung zu gelangen. Blochmann, dem bereits 1843 die Aufgabe erteilt worden war, die erforderlichen Pläne auszuarbeiten, führte nach Abbruch der Verhandlungen den Bau der städtischen Gasanstalt aus. Am 1. Januar 1847 konnte bereits mit der Beleuchtung der Straßen und Plätze begonnen werden, die bisher schon mit Gas beleuchtet gewesen waren. In den Jahren 1847 und 1848 wurden die Leitungsröhren auch nach den Teilen der Stadt innerhalb der Ringmauer ausgedehnt, die bisher nur Ölbeleuchtung hatten, 1850 auch nach der Friedrichsvorstadt geführt. Die Zahl der Gasflammen stieg von 1863 im Jahre 1846 auf 3216 im Jahre 1849.

Der Bau der Anstalten in Dresden, Leipzig und Berlin hatte Blochmann als einen den Engländern ebenbürtigen Gastechniker erwiesen. Ihm übertrug daher auch die sogenannte Sonnengaskompanie die Ausführung ihrer Projekte, in deren Verfolge Blochmann die Gasanstalten in Breslau und Prag 1847 erbaute. Bei seinen Arbeiten bildete er eine ganze Reihe jüngerer Techniker heran, die anfänglich unter seiner Oberleitung, später selbständig eine Reihe von Gasanstalten ausführten. Hier wären sein Schwiegersohn, Dr. Jahn, ferner Kornhardt, Firle, Gruner, Schmidt, Lorenz, Francke, Hartmann und andere zu nennen. Unabhängig von Blochmann hatte sich J. N. Spreng in Karlsruhe entwickelt, der anfangs der vierziger Jahre in Belgien und England die Gasfabrikation studiert und schon 1846 die Gasbeleuchtung in Karlsruhe durchgesetzt hatte. Er übernahm die nicht prosperierende englische Anstalt und betrieb sie mit gutem Erfolge. Nacheinander gründete er dann die Werke in Freiburg i. B., Mannheim, Mainz und Bruchsal, deren Verwaltung und Ausbeutung er der Badischen Gesellschaft für Gasbereitung übertrug. Diese Gesellschaft übernahm später auch noch Nürnberg. 1852 begann Kühnell seine Tätigkeit mit dem Bau der Gasanstalt in Königsberg, und Riedinger die seine mit dem Bau der ersten größeren Holzgasanstalt in Bayreuth. Dieser letztere war es, der die von Pettenkofer theoretisch begründete Holzgasfabrikation technisch ausbildete und zu einem praktischen Industriezweige entwickelte. Er erbaute außer der Bayreuther Anstalt weitere Holzgasanstalten 1854 in Koburg, Würzburg und Darmstadt, 1856 in Zürich und Gießen, 1857 in St. Gallen, Ulm, Kempten und Regensburg, 1858 in Erlangen, Luzern,

Aarau und Landshut, 1859 in Salzburg, Innsbruck, Chur und Trient, 1860 in Passau, Solothurn und Reutlingen, 1861 in Bozen, Laibach und Helsingfors, 1862 in Klagenfurt, 1863 in Agram und Reichenhall, 1865 in Wilna, von denen ein Teil an die Gesellschaft für Gasindustrie in Augsburg überging. 1855 wurde von Unruh die deutsche Kontinental-Gasgesellschaft in Dessau gegründet, die die Gasanstalten in Frankfurt a. O., Dessau, Gladbach, Hagen, Luckenwalde, Mülheim a. d. R., Potsdam, Warschau, Erfurt, Krakau, Gotha, Lemberg, Nordhausen, Eupen, Herbesthal und Ruhrort teils selbst errichtete, teils erwarb. Im folgenden Jahre bildete sich in Magdeburg eine Gesellschaft zum Betriebe der von John Moore erbauten Gasanstalten in Calbe, Landsberg a. d. W., Lüneburg und Prenzlau, zu denen später noch durch Kauf die Anstalten in Köthen, Celle, Ülzen, Hameln und Wittenberge hinzukamen. 1864 wurde von Ph. O. Öchelhäuser die Neue Gasgesellschaft Kommanditgesellschaft Wilhelm Nolte & Co. in Berlin gegründet, später in eine Aktiengesellschaft mit dem Namen Neue Gasaktiengesellschaft in Berlin verwandelt. Die Gesellschaft übernahm 22 von Öchelhäuser erbaute Anstalten. Zwei Jahre später trat die Thüringische Gasgesellschaft ins Leben, die 12, meist von Th. Weigel erbaute Gasanstalten übernahm.

Über die Entwicklung der Gasbeleuchtung geben die folgenden Zahlen Aufschluß, die wir dem Knappschen Buche entnehmen:

Von	1826	bis	1849	35	Gasanstalten
"	1850	"	1859	176	"
"	1860	"	1869	340	"
"	1870	"	1875	51	"

In den fünfziger, vor allem aber in den sechziger Jahren, hat also in Deutschland die Gasfabrikation ihre Ausdehnung gewonnen, mehrere Jahrzehnte später als in England, wie überhaupt die deutsche Industrie um die gleiche Zeit jünger ist, als die englische. Die Zeit bis 1885 sah die ungestörte Weiterentwicklung und schnelle Ausbreitung der Gasindustrie. Von Konkurrenz war noch keine Rede. Sie beherrschte unumschränkt das Gebiet der öffentlichen und im Wettkampf mit dem Petroleum das der privaten Beleuchtung, hatte angefangen, auch die Kraftlieferung für die in dem gleichen Zeitraum ausgebildeten Gasmotore und die Lieferung von Heizstoff für Flämmereien und andere industrielle Zwecke, sowie für die häuslichen Heiz- und Kochbedürfnisse zu übernehmen. Von verschiedenen Seiten, insbesondere aber von den Fanatikern der Elektrotechnik, ist später der Gasindustrie der Vorwurf gemacht worden, sie habe im Besitze ihres Beleuchtungsmonopols einen längeren Schlaf getan, aus dem sie erst durch die großartige Entwicklung der Elektrotechnik hätte aufgerüttelt werden müssen. Vor allem habe sie es vernachlässigt, billigere Methoden der Gaserzeugung, wie die des Wassergases,

anzuwenden und neben dem Leuchtgas ein billiges Heizgas abzugeben. Gegen diese Vorwürfe nimmt Öchelhäuser in seinem Vortrage: „Die Steinkohlengasanstalten als Licht-, Wärme- und Kraftzentralen" die Gasindustrie in Schutz.* Er weist darauf hin, daß sie in den siebziger Jahren zunächst die gewaltige Erweiterung der Betriebe (in 7 bis 10 Jahren gewöhnlich eine Verdoppelung der Leistungsfähigkeit) zu leisten hatte, daß sich zugleich aber auch eine sehr rege innere Entwicklung des Faches abgespielt habe. Was insbesondere die Beleuchtung beträfe, so habe F. Siemens aus Dresden im Jahre 1879 mit seinem Regenerativgasbrenner eine derartige Verbesserung in der Verwertung des Gases gebracht, daß das größere Lichtbedürfnis mit den neuen Intensivbrennern überall hätte befriedigt werden können, wenn nur die städtischen Verwaltungen die Kosten nicht gescheut hätten. Allein alle durch neue Verträge mit den Städten vereinbarten Herabsetzungen des Gaspreises hätten, so wenig wie die neuen Brennerkonstruktionen und die bedeutenden Überschüsse der von den Städten zum großen Teile selbst verwalteten Gasanstalten, eine wesentliche Verbesserung in der öffentlichen Beleuchtung bewirken können. Was die Helligkeit der einzelnen Flammen beträfe, habe jetzt noch eine große Zahl von Städten die gleiche öffentliche Beleuchtung wie vor 30 Jahren. Die Schuld hieran trüge aber nicht die Gasindustrie, sondern die städtische Verwaltung. Die Entwicklung der elektrischen Beleuchtung habe allerdings auch auf diesem Gebiete einen Fortschritt gebracht, aber das elektrische Licht habe so gut wie das Gaslicht unter dieser Kostenscheu der städtischen Verwaltungen zu leiden.

Über die Entwicklung des Gasverbrauchs der deutschen Gaszentralen, worin wir wohl den besten Index für die Entwicklung der Gasindustrie haben, geben die folgenden Zahlen Auskunft, die leider nur bis zum Jahre 1896 vorliegen. Es betrug der Gasverbrauch:

Jahr	Kubikmeter	Totale Zunahme	Zunahme pro Jahr in Millionen Kubikmeter
1859 . . .	44514100	—	—
1862 . . .	68527900	24013800	8,0
1868 . . .	151970200	83442300	13,9
1877 . . .	324812800	172842600	19,2
1885 . . .	479047000	154234200	19,2
1896 . . .	733450600	254403600	23,1

Die Zahlen zeigen, daß der Gasverbrauch in der Zeit von 1868 bis 1885 sich mehr als verdreifacht hat. Die jährliche Zunahme beträgt in diesem

* Im Verein für Gewerbefleiß, Berlin, führte in einer Diskussion über den Vortrag Öchelhäusers Dr. Frank-Charlottenburg aus: „Einstimmig wird das Urteil über die meisten städtischen Gasverwaltungen dahin lauten, daß sie einen langen und gesunden Schlaf geschlafen haben, so lange bis sie von außen recht herzhaft aufgerüttelt wurden . . . es bedurfte der kräftigen Aufrüttelung durch die rasche

Zeitraum 19,2 Millionen Kubikmeter. Dieses Wachstum entfällt fast ausschließlich auf die Beleuchtung, da erst nach 1885 die Verwendung des Gases zu Heizzwecken sich verbreitete und durch die Ansetzung eines besonderen Heizgaspreises von den Gasverwaltungen gefördert wurde. Gegenüber solchen Zahlen hält es schwer, von einer Stagnation der Gasindustrie zu sprechen. Diese Auffassung ist wohl daraus entstanden, daß die neunziger Jahre einen geradezu beispiellosen Aufschwung der Gasindustrie sowohl auf dem Gebiete der Beleuchtung wie der Verwendung für Heiz- und Kraftzwecke brachten, und daß neben dieser glänzenden Periode mit ihren genialen Erfindungen, vor allem der des Gasglühlichtes, die vorausgegangene Zeit als unbedeutend zurücktrat. In den elf Jahren von 1885 bis 1896 hat der Gasverbrauch eine Zunahme erfahren, wie in keinem der früheren Zeitabschnitte: im ganzen 254,4 Millionen Kubikmeter, also pro Jahr 23,1 Millionen Kubikmeter! Der Aufschwung hat bis in die neueste Zeit fortgedauert. Schäfer berechnet, daß das Gas etwa 21 Millionen Einwohnern zugänglich sei, und daß die Gasproduktion der Zentralen im Jahre 1899 zirka 1,2 Milliarden Kubikmeter betragen habe. In der Periode seit 1885 hat sich der Charakter der Gasanstalten gründlich geändert. Waren sie bis dahin fast ausschließlich Lichtzentralen gewesen, so geht heute ihre wirtschaftliche Bedeutung weit über den Rahmen einer solchen hinaus. Sie sind zentralisierte Kraft- und Wärmelieferungsanstalten geworden. Schäfer schätzt, daß im Jahre 1892/93 9,2 Prozent des auf den Privatkonsum entfallenden Gases als technisches Gas (T-Gas, das heißt Heiz- und Kraftgas) zur Verwendung gekommen ist. 1894 wurde ein Zehntel des gesamten Gasverbrauches, zirka 75 Millionen Kubikmeter, für Koch- und Heizzwecke gebraucht. Für 1896 berechnete Schilling den T-Gasverbrauch auf 87437100 Kubikmeter = 17 Prozent des Privatkonsums, doch war sein Material nicht vollständig. 1900 betrug der T-Gasverbrauch nach Schäfer 31,69 Prozent des Privatgaskonsums, davon ein Drittel für Motoren und zwei Drittel zum Kochen und Heizen. 390 Städte gaben 424253585 Kubikmeter Gas zu Beleuchtungszwecken (L-Gas), 144966840 Kubikmeter Heizgas (H-Gas) und 51806598 Kubikmeter Kraftgas (K-Gas), prozentuell 68,31 Prozent L-Gas, 31,69 Prozent T-Gas ab.* Die T-Gasabgabe erreichte in keiner der 26 Großstädte über

Entwicklung der elektrischen Beleuchtung. Dieser Tatsache gegenüber wurde es den bisher nahezu monopolisierten Lichtlieferanten in den Gasverwaltungen plötzlich klar, daß die so fette und bequeme Einnahmequelle doch mal versagen könnte und nun tat man endlich Schritte, die so lange vernachlässigten anderen Gebiete (Kraft, Heizung) zu kultivieren." Journal für Gasbeleuchtung und Wasserversorgung (J. f. G. W.), 1893, S. 108.

* F. Schäfer, Die Wärme- und Kraftversorgung deutscher Städte durch Leuchtgas, in J. f. G. W., 1900, S. 669.

100000 Einwohner 50 Prozent der Privatabgabe, blieb aber auch in keiner unter 20 Prozent. Von den 240 Mittelstädten, das heißt den Städten mit 10- bis 100000 Einwohnern, hatte eine mehr als 60 Prozent T-Gasabgabe (Neumünster 60,8 Prozent), 9 mehr als 50 Prozent und nur 19 weniger als 15 Prozent. Von den 124 Kleinstädten (unter 10000 Einwohnern) hatte eine mehr als 80 Prozent T-Gas (Lauscha, mit bedeutender Glasbläserei), 3 hatten mehr als 60 Prozent, 7 mehr als 50 Prozent usw., nur 15 weniger als 10 Prozent T-Gas. Man kann also mit Recht behaupten, daß ein Drittel der Privatgasabgabe auf das T-Gas entfällt, obwohl die Verwendung von T-Gas eigentlich noch in ihren Anfängen steckt.

Durch die weite Verwendung des Gases als Koch-, Heiz- und Kraftgas ist der Heizwert des Gases, der bisher neben seinem Leuchtwerte nur geringe Beachtung gefunden hatte, in den letzten Jahren in den Vordergrund des Interesses gerückt worden. Dazu hat ferner die vollständige Umwälzung der Gasbeleuchtung durch die Einführung des Auerschen Gasglühlichtes das ihre beigetragen. Es ist nämlich nachgewiesen worden, daß eine erhebliche Abnahme der Leuchtkraft des Gases ohne wesentliche Einwirkung auf die Heizkraft bleibt, daß entleuchtetes Gas im Glühlichtbrenner sogar eine erhöhte Wirkung des Glühlichtes erzeugt. Die Dessauer Kontinental-Gasgesellschaft hat durch Versuche klargestellt, daß bei einem Sinken der Leuchtkraft des Gases von 15 Kerzen auf 10, und weiter bis auf 8 Kerzen auch gleichzeitig die Heizkraft von 5320 auf 5220 und weiter auf 5170 Wärmeeinheiten sinkt, daß aber die Lichtwirkung im Glühlichtbrenner von 75 Kerzen auf 77,5 und weiter auf 80 Kerzen steigt. Da nun bereits heutzutage der Glühlichtbrenner den gewöhnlichen Schnittbrenner in weitester Ausdehnung verdrängt hat und dies in Zukunft immer mehr tun wird, mehr und mehr also das Gas nur noch für Heizzwecke abgegeben werden wird, so muß der Übergang zu einem nichtleuchtenden Gase als ein natürlicher Vorgang erscheinen, der zugleich den Vorteil hätte, die Herstellungskosten des Gases herabzudrücken. Der Magdeburger städtischen Gasverwaltung kommt das Verdienst zu, zuerst die Konsequenzen aus diesen Tatsachen gezogen und die Leuchtkraft des von ihr zu liefernden Gases herabgesetzt zu haben.

Das Steinkohlengas hat die Vorzüge, die jeder heizkräftige gasförmige Heizstoff besitzt. Überall da, wo eine zentrale Versorgung rationell ist und es insbesondere darauf ankommt, die Vorteile genauer Temperaturregulierung auszunützen, ist die Heizung mit Gas in weiter Ausdehnung zur Anwendung gekommen. Eine Erhebung, die der Verein deutscher Gasfachmänner 1890 veranstaltete, ergab, daß das Gas in über 135 Gewerben und Industrien zur Anwendung gelangt war. Am ausgedehntesten ist die Gasfeuerung wohl in Küche und Haus eingeführt, wo die Ersparnis an Platz, Zeit und Arbeits-

kraft gegenüber der alten Herdfeuerung, im Sommer die geringere Hitze, und vor allem die Annehmlichkeit, das Feuer jeden Augenblick bereit zu haben und nach Bedürfnis regulieren zu können, an ihr geschätzt wird. Die letztere Eigenschaft hat auch die Benützung der Gasöfen zu Ergänzungsheizungen und als Badeöfen gefördert. Im allgemeinen ist die Verwendung des Gases zur Ofenheizung in Deutschland noch nicht sehr verbreitet. Sie wird auch von den Verwaltungen der Gasanstalten mit Rücksicht auf die Erfahrungen in Amerika und England nicht besonders eifrig unterstützt. Die Verschiedenheiten des von den Temperaturschwankungen bedingten Heizgaskonsums sind zu große, als daß sie einen vom Standpunkte privater Wirtschaft aus rentabeln Betrieb gestatteten. Der Tagesverbrauch an Heizgas war in Amerika im Winter zirka viermal so groß, wie im Sommer und stieg bei plötzlich wachsender Kälte um mehr als das Doppelte in 24 Stunden an. Auch in England hat sich gezeigt, daß ein zu großer Anteil von Ofenheizgas einen ungünstigen Einfluß auf die Gasproduktion und Aufspeicherung ausübt und die Anlage größerer Gasometer notwendig macht. Dagegen ist der Konsum von Koch- und Kraftgas nach den Messungen ein außerordentlich gleichmäßiger.

Haben also die Steinkohlengasanstalten es bisher abgelehnt, die allgemeine Heizung als ihre Aufgabe zu betrachten, da sie ihre Betriebe „unrentabel" gestalten würde, und ist ferner bei den hohen Preisen für Heizgas die Gasheizung ein Privileg nur der wohlhabendsten Klassen geblieben, so ist damit die Frage der zentralen Lieferung eines gasförmigen Heizstoffes, durch die die jetzige Ofen- und Kochherdheizung mit Steinkohlen, Koks, Briketts usw., also festen Heizstoffen, ersetzt würde, und durch die zugleich die Ruß- und Rauchplage unserer Großstädte aus der Welt geschafft würde, noch keineswegs erledigt. Sie ist und bleibt ein Problem, dessen Lösung wir von unserer Technik in Verbindung mit der Verwaltung unserer Großstädte in der Zukunft erhoffen. Ihre Voraussetzung ist die Herstellung eines Heizgases, dessen Produktionskosten bei weitem niedriger sind als die des Steinkohlengases, und dessen Produktion den Konsumschwankungen sich in viel weitgehenderer Weise anschmiegen kann, als es bei diesem der Fall ist. Von den Wassergastechnikern wird das Wassergas als das ideale Heizgas der Zukunft bezeichnet. Um seine Herstellungskosten möglichst zu verringern, empfehlen sie die Produktionsstelle des Heizstoffes in die Kohlengruben zu verlegen, und das dort erzeugte Wassergas in oberirdischen Rohrleitungen den Konsumtionsorten zuzuführen.* Es kann nicht unsere Aufgabe sein, ausführlicher auf diese Frage einzugehen, sondern wir müssen uns mit der Erwähnung derselben begnügen.

* Vergleiche zum Beispiel Mehner, „Heizungstechnik gegen Kohlennot" Leipzig 1901.

Neben der Lieferung von Heizstoff haben die Gasanstalten die Kraftversorgung übernommen. In seinem bereits zitierten Vortrage untersucht Öchelhäuser die Frage, ob die Gasanstalten überhaupt geeignete Kraftzentralen sein können, und unterscheidet dabei zwischen der technischen und wirtschaftlichen Möglichkeit. Was die erstere angeht, so stellen die Röhrensysteme der Gasanstalten sicherlich ganz bedeutende Kraftversorgungsanlagen dar. Die größeren unter ihnen versorgen Röhrensysteme von 200 bis 1000 Kilometer Länge und haben zum Transporte des Gases ein Druckgefälle von ungefähr $^1/_{180}$ Atmosphäre nötig. Die Berliner Gasanstalt in Schmargendorf besitzt zwei Röhrenzüge von 845 Millimeter Durchmesser und 4,7 Kilometer Länge, in denen stündlich 18000 Kubikmeter Gas oder mindestens 25000 Pferdestärken übertragen werden können. Die ganze Übertragung derselben wird, wie Öchelhäuser angibt, mit einem Kraftaufwand von ungefähr $^1/_{5000}$ der übertragenen Pferdekräfte bewirkt. Von Beckton nach London werden zirka 85000 Kubikmeter Gas stündlich ungefähr 13 Kilometer weit in Röhren von 1,22 Meter Durchmesser transportiert mit einem Aufwande von zirka $^1/_{1000}$ der übertragenen 120000 Pferdekräfte, die dem genannten Quantum Gas entsprechen. Neben dieser außerordentlichen Leistungsfähigkeit für Kraftübertragung haben die Gasanstalten vor allen übrigen Kraftverteilungssystemen noch den Vorzug der großartigsten und billigsten Aufspeicherung von Kraft. Dieser Vorzug ist nicht nur für die Kraftverteilung von der größten Bedeutung, sondern auch für die Wärmeverteilung, die mit großen und plötzlichen Temperaturschwankungen zu rechnen hat. Die Berliner Gasometer können die Kraft für etwa 93000 Pferdestärken 10 Stunden lang aufspeichern; die Londoner nicht weniger als $^1/_2$ Million Pferdestärken für die gleiche Zeit. Diese Licht-, Wärme- und Kraftaufspeicherung ist ferner im Vergleich zu den elektrischen Akkumulatorenbatterien sehr billig. Der Gasometerraum kostet bei kleineren Gasanstalten 17,8 Mk. für die PS-Stunde, bei einem der neueren großen Gasometer der London South Metropolitan Co. nur 2,5 Mk. Demnach würde die elektrische Kraftaufspeicherung je nach der Größe der Gasometer etwa 7 bis 50mal teuerer sein. Der Verlust bei den Gasometern muß in Beziehung auf Dichtigkeit als Null angesehen werden — nur im strengsten Winter tritt eine geringe Kondensation ein — gegen zirka 20 Prozent Verlust im Akkumulatorenbetriebe.

Relativ gering sind auch die Kosten und der Verlust der Gasleitungen. Öchelhäuser berechnet die Anlagekosten der Kraftverteilung unter der Voraussetzung, daß man die Röhren- und Kabelnetze nur als Kraftübertragungssysteme ansieht, für das Dreileitersystem auf das 6,7fache und für das Wechselstromsystem auf das 4fache des Gasröhrensystems. Ebenso günstig stellen sich nach ihm die Gesamtverluste für die gleichzeitige Versorgung von

Licht und Kraft bei der Gasversorgung. Sie betrugen für eine Anzahl größerer Städte zwischen 2,5 und 7 Prozent, wovon auf die Undichtigkeit der Röhren etwa 2 bis 3 Prozent kommen. Außer dieser sind nämlich noch als weitere Verlustquellen anzusetzen die Kondensation des im Gase enthaltenen Wasserdampfes, Naphthalin usw., die durch die geringere Temperatur der Gasuhren bewirkte Temperaturdifferenz zwischen den Angaben der Stationsmesser und der privaten Gasuhren, der meist über die Vertragsgröße hinausgehende Konsum der Straßenflammen, der nicht gemessen zu werden pflegt. Für gut im Stande gehaltene Röhrensysteme kann man die Verlustziffer auf höchstens 6 bis 7 Prozent anschlagen, für einzelne Fernanlagen nur auf 0 bis 1 Prozent. Wir haben also einen Nutzeffekt von 93 bis 97 Prozent, der in der Praxis der Licht-, Kraft- und Wärmeversorgung sonst unerreicht sein dürfte.

Ein neues Gebiet der Kraftversorgung errang sich das Gas dadurch, daß der Gasmotor als Betriebskraft von Dynamomaschinen zur Erzeugung von elektrischem Licht in Anwendung kam. In der Tat verdankt das elektrische Licht den Siegeszug, den es in den achtziger Jahren von den Blockstationen aus antrat, also ehe die elektrischen Zentralen ausgebildet waren, seinem Konkurrenten, dem Gase, der ihm in weiter Ausdehnung die Betriebskraft lieferte. Auch heute noch spielt der Gasmotor als Beweger der Dynamomaschinen trotz elektrischer Zentralen eine sehr bedeutende Rolle. In Dresden waren nach der Statistik des Statistischen Jahrbuches Deutscher Städte im Jahre 1901/02 142 Gasmotore mit 2445 PS, in Berlin 122 Gasmotore, in München 56 mit 810 PS zur Erzeugung von elektrischem Lichte in Betrieb. Gasmotore mit zusammen über 400 PS, die dem gleichen Zwecke dienten, waren noch in den folgenden Städten vorhanden: Breslau 687 PS, Cöln 1023 PS, Leipzig 514 PS. In den letzten Jahren ist dieses Gebiet der Kraftlieferung noch weiter gewachsen; der Gasmotor hat die Kraftlieferung für den Betrieb kleinerer und mittlerer zentraler Elektrizitätswerke übernommen. Bei kleineren elektrischen Zentralen von wenigen Hundert Pferdestärken und darunter bieten nämlich die Gasmaschinen als Betriebsmotore sehr wesentliche Vorteile und sind daher vielfach in Anwendung gekommen. Als Beispiele können die Werke in Bochum, Dessau, Hagen, Meißen usw. angeführt werden. Das erste größere Elektrizitätswerk mit Gasmotoren war die Zentrale in Dessau, die im Jahre 1886 mit zwei 60pferdigen Gasmotoren angelegt wurde und im Jahre 1900 nach Aufstellung zweier 200pferdiger Gas-Dynamos über 525 PS in Gasmotoren verfügte. Diese besondere Verwendung des Gasmotors zeigt eine eigentümliche, wachsende Verbindung der Gasindustrie mit der Elektrizitätsindustrie, die zu dem Zwecke eingegangen wird, gemeinsam das Produkt zu erzeugen, das sonst jede von ihnen für sich herstellt. Deshalb glaubten wir diese Entwicklung der Gasmotorenverwendung nicht übergehen zu dürfen.

Der glänzende Aufschwung, den die Gasanstalten seit 1885 genommen haben, ein Aufschwung, wie er nie zuvor größer gewesen ist, hat sich in schärfster Konkurrenz mit der Elektrizität vollzogen. Als die zentrale Versorgung mit elektrischem Lichte zuerst möglich geworden war, liebten es die Elektrotechniker, das Ende der Gasanstalten als Lichtzentralen zu verkünden und waren nur so gnädig, ihnen noch die Versorgung mit Wärme und Kraft zu überlassen. Die Gasanstalten haben aber ihre Position auf allen drei Gebieten nicht nur behauptet, sondern ausgedehnt. Das durch das elektrische Licht erzeugte allgemeine größere Lichtbedürfnis ist auch ihnen zugute gekommen. Mit der glänzenden Erfindung Auers trat das Gas einen neuen Siegeszug als Beleuchtungsmittel an. Die dadurch bewirkte enorme Verbilligung der Gasbeleuchtung trug diese auch in solche Kreise, die bisher ausschließlich auf Petroleum angewiesen gewesen waren. Wohl trat in der Zeit der Einführung der Gasglühlichtbeleuchtung zunächst bei sehr vielen Gasanstalten ein deutlicher Rückgang des Privatkonsums ein, aber die infolge der Beliebtheit des Gasglühlichtes rasch gewachsene Zahl der Gaskonsumenten hat den zeitweiligen Rückgang im Privatkonsum sehr bald wieder in eine bedeutende Zunahme verwandelt. So haben die Gasanstalten auf dem Gebiete der Privatbeleuchtung ihre dominierende Stellung behauptet und weiter befestigt. Das gleiche gilt auch für die öffentliche Straßenbeleuchtung. Nach der Schillingschen Statistik von 1896 hatten von 724 Städten mit Gasbeleuchtung nur 36 Städte elektrische Beleuchtung mit 1461 Bogenlampen und 415 Glühlampen. Davon entfielen 781 Bogenlampen auf München und 207 auf Berlin, so daß für die übrigen 34 Städte nur 473 Bogenlampen übrig blieben. Nach den Angaben des „Statistischen Jahrbuches deutscher Städte", Bd. XI, S. 201, hatten im Jahre 1901/1902 von den 50 angeführten Städten mit mehr als 50000 Einwohnern 11 überhaupt keine elektrische Beleuchtung, die anderen 39 Städte hatten 3745 Bogenlampen und 1232 Glühlampen. Von den Bogenlampen entfielen 851 auf München, 384 auf Dresden, 541 auf Berlin, 260 auf Nürnberg, 252 auf Hamburg, 193 auf Frankfurt a. M., 191 auf Posen, 183 auf Cöln, 182 auf Düsseldorf; die anderen Städte hatten weniger als 100 Bogenlampen. Im großen und ganzen ist also in den Städten mit Gasanstalten die öffentliche elektrische Beleuchtung als Luxusbeleuchtung für die wichtigsten und vornehmsten Straßenzüge in Anwendung gekommen. Nur in den kleineren Gemeinden, wo eine Gasanstalt überhaupt fehlt, hat das elektrische Licht die Straßenbeleuchtung erobert.

Das Verhältnis zwischen den Gasanstalten und den Elektrizitätswerken hat sich mehr und mehr aus einem Konkurrenzverhältnis in ein solches der Arbeits- und Gebietsteilung verwandelt. So hat zum Beispiel die Elektrizität die Luxusbeleuchtung, sowohl die private wie die öffentliche, übernommen und

die kleineren Gemeinden, die bisher wegen mangelnder Rentabilität ohne Gasversorgung waren, mit Licht versehen. Viel gefährlichere Konkurrenten als die Gasanstalten sind für die elektrischen Zentralen die elektrischen Einzelanlagen und Blockstationen, über die seit dem Jahre 1894 keine allgemeine Statistik vorhanden ist. Sie sind meist die Vorläufer der elektrischen Zentralen gewesen, und ihre Benützer haben den Anschluß an die letzteren natürlich nur dann gesucht, wenn der Bezug elektrischer Energie dort billiger war. Da, wo die Einzelbetriebe bereits größere Dimensionen angenommen haben und bei Fabriken, in denen die vorhandene Betriebskraft ohne große Kosten zur Erzeugung der Elektrizität verwendet werden kann, stellen sich die Erzeugungskosten der Elektrizität so niedrig, daß keine elektrische Zentrale damit konkurrieren kann. Das Anwachsen der Einzelanlagen ist im allgemeinen in den letzten Jahren ein sehr langsames geworden und wird mit der Erweiterung des Leitungsnetzes, der Ermäßigung der Stromtarife und der Anschlußkosten sich mehr und mehr verlangsamen. Das zeigen die Statistiken, die über das Anwachsen der Einzelanlagen und der Elektrizitätszentrale in Berlin aufgemacht worden sind. Kallmann führt in einem Artikel: Stromtarife bei Elektrizitätswerken, aus, daß bei Berücksichtigung aller Unkosten und der Bereithaltung der nötigen Reserven nur größere Blockstationen, in Berlin Anlagen von 250 Lampen mit mindestens 600 Stunden Brenndauer eine Überlegenheit des Selbstbetriebes ergeben. Immerhin sind auch heute noch die Blockstationen ein bedeutendes Hindernis für die rasche Entwicklung der elektrischen Zentralen, wie sie es auch in vielen Städten gewesen sind, die ängstliche Stadtverwaltungen von der Einrichtung eigener Zentralen abgeschreckt haben.

Die Elektrizitätszentralen sind noch sehr junge Anstalten. Erst seit Mitte der achtziger Jahre datiert der große Aufschwung der Elektrotechnik, der eine Folge der Erfindung des elektrischen Glühlichtes und der Erbauung elektrischer Zentralen war. Wie schnell die Entwicklung der Elektrizitätswerke gewesen ist, darüber sollen uns die folgenden Zahlen unterrichten. Bis Ende 1888 waren in Deutschland erst 16 Elektrizitätswerke im Betriebe. In den folgenden Jahren bis 1894 wurden der Reihe nach in Betrieb gesetzt 11, 9, 14, 20 und 33 Werke. Über die Zeit von 1894 bis auf die Gegenwart gibt uns die umstehende kleine Tabelle Auskunft, die wir aus den Angaben der „Elektrotechnischen Zeitschrift" zusammengestellt haben.

Die elektrischen Zentralen haben, wie wir bereits erwähnten, ihre Laufbahn als Lichtzentralen begonnen und erst später die Kraftversorgung in den Bereich ihrer Wirksamkeit gezogen. Mehr und mehr wird von ihnen in neuerer Zeit das Schwergewicht auf die Lieferung von Strom zu motorischen Zwecken, speziell zum Betriebe von Straßenbahnen gelegt. Vom Standpunkte der Rentabilität aus ist nämlich gerade die Privatbeleuchtung der ungünstigste

Jahr	Anzahl der Werke	Zahl der angeschlossenen 50 W-Glühlampen	Zahl der angeschlossenen 10 A-Bogenlampen	Zahl der in Motoren usw. angeschlossenen PS
1894	148	493 801	12 357	5 635
1895	180	602 986	15 396	10 254
1897	265	1 025 785	25 024	21 809
1898	375	1 429 601	32 586	35 867
1899	489	1 940 744	41 172	68 629
1900	652	2 623 893	50 070	106 368
1901	768	3 403 205	64 278	141 414
1902	870	4 200 203	84 891	192 059
1903	939	5 050 584	93 415	218 953

Geschäftszweig, weil hier die Brennstundenzahl bei weitem die geringste ist und ferner die Konsumschwankungen ganz außerordentlich große sind. Der Konsum der Privatbeleuchtung drängt sich in verhältnismäßig wenigen Stunden zusammen, für das von ihm erreichte Maximum müssen aber die Werke dimensioniert sein. Für eine günstigere Ausnützung der den größten Teil des Tages über unnütz dastehenden Anlagen ist der Absatz von gewerblicher Energie von der größten Bedeutung. Wenn man nach den Erfahrungen der Berliner Elektrizitätswerke einen Benutzungsfaktor der Motoren von 25 Prozent zugrunde legt, so ergibt sich für die Zentralen die vorteilhafte Lage, daß eine Leistungsfähigkeit der Maschinen von vielleicht ein Drittel der angeschlossenen Motorenkraft zur Speisung dieser gewerblichen Anlagen im allgemeinen ausreichen dürfte, während für den Lichtkonsum die Maschinen mindestens zirka 50 Prozent der angeschlossenen HW besitzen müssen. Außerdem handelt es sich bei den Motoren um eine ziemlich konstante Belastung, die noch dazu hauptsächlich in die Tagesstunden fällt. Die sehr geschickt geleiteten Berliner Elektrizitätswerke haben daher auch von Anfang an den Elektromotorenbetrieb mit allen Mitteln, insbesondere durch einen niedrigen Kraftpreis, begünstigt. Der Erfolg ist auch nicht ausgeblieben. Während die Zahl der Elektromotore im Jahre 1890/91 28 betrug, für die 65 591 KW-Stunden abgegeben wurden, ist ihre Zahl im Jahre 1896/97 auf 2056 mit einer Leistungsfähigkeit von 7475 PS gestiegen. Die Zahl der abgegebenen KW-Stunden betrug 4 008 943. In diesem Jahre waren die Gasmotore, die an das städtische Leitungsnetz angeschlossen waren, sowohl nach ihrer Zahl, wie nach der Zahl ihrer Pferdekräfte überflügelt. Im Geschäftsjahre 1900/1901 entfielen vom Gesamtkonsum 21 Prozent auf Licht, 22 Prozent auf Kraft und 57 Prozent auf den Straßenbahnbetrieb. Von noch größerer Bedeutung für die Rentabilität der Elektrizitätswerke ist die Verbindung derselben mit einem elektrischen Straßenbahnbetriebe. Dieser bringt wie die Elektromotore eine ziemlich gleichmäßige Tagesbelastung mit sich und führt dadurch, wie durch die größere

Sonntagsbelastung, der eine geringere Lichtbelastung an diesem Tage gegenübersteht, eine wirtschaftlich sehr günstig wirkende Ausgleichung der Belastung herbei. So wurden zum Beispiel von dem Münchener städtischen Elektrizitätswerke im Jahre 1899 abgegeben: an Private für Licht 963402 KW-Stunden, für gewerbliche Zwecke 627635, wovon 402856 KW-Stunden für die städtische Kühlanlage, für die Straßenbeleuchtung 1061970 und für die Straßenbahn 2246887 KW-Stunden. Die Zahlen sprechen für sich. Ähnlich liegen die Verhältnisse überall da, wo elektrische Straßenbahnen aus den Zentralen gespeist werden.

Der Vollständigkeit halber sei noch die Acetylenbeleuchtung erwähnt, die in den kleineren Orten in Konkurrenz mit der Gas- und elektrischen Beleuchtung getreten ist. Im Sommer 1901 gab es 7 Orte mit 1130 bis 5747 Einwohnern, die ihre Acetylenzentralen selbst verwalteten, 22 Orte mit 500 bis 5500 Einwohnern, die den Betrieb an Unternehmer vergeben hatten.

B. Die Frage der städtischen Regie.

Als zu Anfang des Jahrhunderts die Gasbeleuchtung von England nach Deutschland importiert wurde, überließen die Stadtverwaltungen das Feld bereitwilligst den Engländern. Man war froh, in ihnen die geeigneten Leute gefunden zu haben, die die schwierige Aufgabe der städtischen Beleuchtung ohne jede Inanspruchnahme städtischer Mittel auszuführen versprachen. Die ersten Anstalten in Hannover und Berlin, in Dresden und Frankfurt a. M., in Aachen, Elberfeld usw. sind alle von privaten Unternehmern, anfänglich meist Engländern, dann aber auch Deutschen, errichtet worden. Erst 1833 übernahm Dresden die Blochmannsche Anstalt und erst 1836 faßte die Kommune Leipzig den Beschluß, eine städtische Anstalt nach Dresdener Muster zu bauen. Noch 1844 ging Berlin höchst ungern an den Bau einer städtischen Anstalt. Es ist notorisch, daß Berlin nur durch den Eigensinn der englischen Gesellschaft zum Bau und Betrieb einer Gasanstalt in eigener Regie gezwungen wurde und sicher nicht dazu gegriffen hätte, wenn ihr halbwegs billige Anerbietung von jener gemacht worden wären. Im allgemeinen bestand bei den Städten eine große Abneigung, Gasanstalten selbst zu bauen und den Betrieb in eigener Regie zu führen, wenn auch eine Anzahl von ihnen von Anfang an das letztere gewählt hat. Erst als sich im Laufe von Jahrzehnten die Gasanstalten als solide und rentable Unternehmen bewährt hatten, verlor sich die Ängstlichkeit. Bald reizten die hohen Profite der privaten Gesellschaften die Städte an, sich in den Besitz der Gasanstalten zu setzen oder neben den privaten eigene zu gründen. Besonders lebhaft wurde die Diskussion über das Verhältnis zwischen Stadtgemeinde und privater Gesellschaft in den sechziger

Jahren, zu einer Zeit, in der überhaupt die gesamte Gasbeleuchtungsfrage im Vordergrund des öffentlichen Interesses stand. Zwei Ereignisse hatten das ihre dazu beigetragen, die Frage aufzurollen: die Konkurrenz des Petroleums und der Ablauf sehr vieler Gasverträge. Das Petroleum kam damals in solchen Massen und zu solchen Preisen nach Deutschland, daß es nicht nur die heimische Mineralölindustrie zum größten Teil lahm legte, sondern auch eine Agitation für die Herabsetzung der Gaspreise hervorrief, die vom Rhein beziehungsweise Baden ausging und sich rasch über ganz Deutschland verbreitete. In den Jahren 1860/61 wurde das Petroleum zuerst in größeren Massen eingeführt, 1863 schon in solchen Quantitäten, daß Solaröl von 10 auf 8 Taler, Photogen von 15 auf 10 Taler fiel; bis 1867 sanken die Preise für das erstere auf 4, für das letztere auf 6 Taler pro Zentner. Auch die Gasanstalten hatten unter der Konkurrenz des Petroleums zu leiden. Namentlich in kleineren Orten, die fern von Kohlengruben lagen, klagten sie bereits Mitte der sechziger Jahre über Abnahme des Gasverbrauchs infolge der wachsenden Verbreitung des Petroleums. In den größeren Fabrik- und Handelsstädten, da wo bequeme und zugleich intensive Beleuchtung nötig war, machte das Petroleum keine so scharfe Konkurrenz. Hier gewann dagegen die Agitation für niedrigere Gaspreise eine um so größere Bedeutung, als sie sich natürlich des unangenehmen Konkurrenten bediente, um einen Druck auf die Gasanstalten auszuüben. Anlaß zu dieser Agitation gab der Umstand, daß in einer größeren Anzahl von Städten infolge des Ablaufs der alten Verträge neue zur Verhandlung standen. Die alten Verträge waren im Laufe der Jahre veraltet, sie hatten sich als ungenügend zum Schutze der Interessen der vertragsschließenden Gemeinden wie der privaten Konsumenten erwiesen und waren in den wichtigsten Punkten, zum Beispiel Qualität des Gases, Druck, Ausdehnung der Beleuchtung usw., mangelhaft abgefaßt. Gegenüber den unaufhörlichen Klagen ließen sich wohl einige Gesellschaften herbei, zeitgemäße Konzessionen vor allem in bezug auf höhere Leuchtkraft, Herabsetzung der Preise und andere Punkte zu machen. Die meisten aber nützten ihren Vertrag in der rücksichtslosesten Weise zu ihrem Vorteil aus. Da nun die Erfahrung gezeigt hatte, daß die Städte mit eigenen Gasanstalten gar keine schlechten Geschäfte machten, so war es nur natürlich, daß überall da, wo die Erneuerung von Gasverträgen auf der Tagesordnung stand, die Frage der eigenen Regie in den Vordergrund des Interesses trat. Man wollte sich um jeden Preis von den Beschränkungen befreien, die die Gasverträge auferlegten, und sah kein besseres und durchgreifenderes Mittel als die Munizipalisierung der privaten Gasanstalten oder die Schaffung einer Konkurrenz, von der man sich ein wirksames Gegengewicht gegen den bisherigen Monopolbesitzer versprach.

Beginnen wir mit der Untersuchung der Frage, ob für die städtische Gasbeleuchtung Konkurrenz oder Monopol in Anwendung zu kommen hat. Wir haben in Deutschland nur sehr wenige Beispiele für die Konkurrenz von Gasanstalten in der gleichen Stadt. In Berlin wurde die städtische Gasanstalt allerdings in der ausgesprochenen Absicht errichtet, die öffentliche Beleuchtung zu übernehmen und auf dem Gebiete der privaten Gasversorgung der englischen Gesellschaft Konkurrenz zwecks Herabdrückung der Gaspreise zu machen. Doch haben wir es auch hier nicht mit einer unbeschränkten Konkurrenz zu tun, da die private Gasgesellschaft nur auf einem beschränkten Gebiete das Recht besitzt, private Konsumenten mit Gas zu versorgen. Es sind das die Teile des innerhalb der Ringmauer belegenen Gebietes, die vor dem Jahre 1847 mit Gasröhren belegt waren, also im wesentlichen das Zentrum und die Friedrichstadt, das heißt die Teile der Stadt mit dem größten Gaskonsum. Hier hat die Gesellschaft nach richterlichen Entscheidungen das wichtige Recht, ihren Betrieb nicht nur in der gleichen Ausdehnung wie im Jahre 1847 aufrecht zu erhalten, sondern auch zu erweitern, insofern sie die zu engen Gasröhren durch weitere zu ersetzen vermag. Günstiger ist die Stellung der Gesellschaft in dem 1861 mit Berlin vereinigten Teile von Schöneberg. Hier steht ihr für die Zeit bis zum Jahre 1904 das Recht der Straßenbeleuchtung und auf ewige Zeiten das weitere Recht zu, ihre Einrichtungen zur Ausführung von Privatbeleuchtung fortbestehen zu lassen, zu verändern und zu verbessern.

Waren die Verhandlungen zwischen der Stadt und der Gesellschaft vor allem daran gescheitert, daß die letztere sich unter keinen Umständen auf eine Herabsetzung des Gaspreises einlassen wollte, so begann diese nunmehr ihren Kampf gegen die Stadt damit, daß sie bereits im Jahre 1845 die Preise ganz beträchtlich herabsetzte. Hatte sie bisher für 1000 Kubikfuß 10 Mk. = 35,3 Pf. für den Kubikmeter erhoben, so ermäßigte sie den Preis auf 6 Mk. bei einer Vertragsdauer von 14 Jahren, auf 6,50 Mk. bei einer solchen von 7 Jahren und auf 8 Mk. ohne kontraktliche Verpflichtung der Abnahmedauer. Eine weitere Ermäßigung ließ sie im April 1847 folgen, von wo ab 1000 Kubikfuß unter den genannten Bedingungen 5, 6 und 7 Mk. kosteten (17,7, 21,1 und 24,7 Pf. pro Kubikmeter). Damit hatte sie den Konkurrenzkampf in der schärfsten Form aufgenommen und die Stadt gezwungen, ihren Abnehmern denselben Preis zu gewähren. Auf die gleiche Preisnormierung der Stadt antwortete die Gesellschaft mit der Erteilung eines Rabattes von 5 Prozent an alle Konsumenten. Der Konkurrenzkampf hatte nach Lux* wenigstens das eine Gute zur Folge, daß die beiden konkurrierenden Gaswerke sich bemühten, die Qualität des Gases zu verbessern, und daß die Konsumenten sich gegen=

* H. Lux, Die öffentliche Beleuchtung von Berlin, Berlin 1896, S. 10.

über denen anderer Großstädte eines relativ niedrigen Gaspreises erfreuten. Seine Folge war eine schnelle Verbreitung der Gasbeleuchtung, die für Geschäftslokale, Fabriken und Werkstätten schnell ein Bedürfnis wurde.

Die Konkurrenz zwischen den beiden Anstalten hörte jedoch sehr bald auf. Die städtischen Behörden hielten an den Preisen von 1847 bis zum Jahre 1862 fest, erst dann wurden dieselben um 10 Prozent ermäßigt. Der Preis für 1000 Kubikfuß bei vierzehnjährigem Vertrage betrug nunmehr 4,50 Mk. (16 Pf. pro Kubikmeter). Bei Gelegenheit der Einführung des neuen Münz-, Maß- und Gewichtsystems wurde unter Aufhebung der Begünstigung für die Inhaber der längeren Verträge der Preis allgemein auf 16 Pf. für 1 Kubikmeter festgesetzt. Wir haben leider nicht feststellen können, ob die Stadt bei diesen Preisermäßigungen selbständig und führend vorgegangen ist, oder ob dieselben das Resultat von Verhandlungen zwischen den städtischen und den englischen Gaswerken waren. Wie dem auch gewesen sein mag, an die Stelle der Konkurrenz zwischen den beiden trat mit dem Vertrage vom 1. Mai 1881 ein Übereinkommen, dessen ausgesprochene Absicht es war, die Preise hochzuhalten. Eine Agitation in der Bürgerschaft, die im Jahre 1877 eine Herabsetzung der Gaspreise anstrebte, gab den Anstoß zu den Verhandlungen. In Petitionen wurde nämlich von der Stadtgemeinde eine Herabsetzung der Gaspreise bis auf die Herstellungskosten gefordert und damit die Wiederaufnahme der früher von der Verwaltung der Gaswerke befolgten Grundsätze angestrebt. Bis Ende 1867 waren nämlich die erzielten Gewinnüberschüsse den Gaswerken zur Bestreitung der Ausgaben für die Vergrößerungen überlassen und erst von diesem Zeitpunkte an zur Deckung anderer Gemeindebedürfnisse bestimmt und der Stadthauptkasse überwiesen worden. In den ersten zwanzig Jahren ihres Bestehens waren also die Gaswerke als ein durchaus selbständiges Unternehmen verwaltet worden, das in keiner Verbindung mit dem allgemeinen Etat der Stadt stand und daher auch nicht von den Bedürfnissen desselben beeinflußt wurde. Das änderte sich mit dem Jahre 1867. Seitdem bildeten die Überschüsse der Gaswerke einen wichtigen Posten im Budget. Es war begreiflich, daß der Magistrat aus fiskalischen Rücksichten nicht geneigt war, auf diese Einnahmequellen zu verzichten. In seinem Berichte führte er aus, daß, abgesehen von den schwankenden Fabrikationskosten, eine Herabsetzung der Gaspreise auf den Betrag der Herstellungskosten und der dadurch herbeigeführte Wegfall der Gewinnüberschüsse aus dem Stadthaushalte in der Hauptsache nur den großen Gaskonsumenten (Eisenbahnunternehmungen, Theater, Hotels usw.) zum Vorteile, dagegen den in geringerem Maße am Gaskonsum beteiligten Bürgern zum Nachteile gereichen würde. Der Ausfall der Gewinnüberschüsse müßte durch eine Erhöhung der Einkommensteuer um ca. 16⅔ Prozent gedeckt werden, und dieser Zuschlag würde von den großen Gaskonsumenten

manche, zum Beispiel die königlichen Theater gar nicht, die anderen doch in viel geringerem Maße belasten, als der Vorteil betrage, den sie durch die Herabsetzung der Gaspreise erlangen würden. Dagegen würden die kleineren Konsumenten in dem Steuerzuschlag bedeutend mehr zu leisten haben, als sie bei ihrem Gaskonsum ersparten. Aus diesen Gründen, die vielleicht gegen eine Herabsetzung der Gaspreise bis auf die Herstellungskosten, aber nicht gegen die Herabsetzung der Gaspreise überhaupt sprechen mochten, lehnte die Stadtverwaltung es ab, das bestehende Verhältnis zwischen den städtischen Gaswerken und dem Budget zu ändern. Dagegen gewann der Gedanke Gestalt, durch eine städtische Gassteuer den Gewinn der englischen Gesellschaft zu fassen. Diese verstand es in außerordentlich geschickter Weise, die ihr drohende Gefahr einer Gassteuer abzuwenden und zugleich sich gegen die andere ihr drohende Gefahr der Herabsetzung der Gaspreise zu schützen, indem sie die fiskalischen Neigungen des Magistrats, vor allem seine Abneigung gegen eine Erhöhung der Einkommensteuer, benützte. Sie erklärte sich bereit, eine freiwillige Rente an die Stadtkasse zu zahlen, solange die Stadtgemeinde Berlin die zurzeit für Leuchtgas tarifmäßig bestehenden Preise von den Privatgaskonsumenten erhebe und solange in Berlin eine die Gasproduktion oder die Gaskonsumtion betreffende Abgabe nicht erhoben werde. Die Rente betrug für die Zeit vom 1. Mai 1881 bis 30. April 1884 400000 Mk. jährlich, das heißt 1,73 Pf. für den Kubikmeter. Außerdem begab sich die Gesellschaft des Rechtes, die von ihr gegenwärtig in Berlin erhobenen Gaspreise ohne Zustimmung der Stadtgemeinde Berlin zu ändern. Dagegen räumte ihr die letztere die Befugnis ein, zum besseren Betriebe eine Anzahl von Verbindungsröhren in die Straßen einzulegen, wogegen die Gesellschaft der Stadt für das Territorium der früheren Gemeinden Alt- und Neu-Schöneberg das gleiche Recht zugestand. Die Dauer des Vertrages wurde auf zwölf Jahre festgesetzt.

Die Bedeutung dieses Vertrages bestand darin, daß die Stadt mit der privaten Gesellschaft gegen die Privatkonsumenten, in deren Interesse die Gaswerke mindestens ebensosehr wie im Interesse der öffentlichen Beleuchtung ins Leben gerufen waren, ein Abkommen traf, um die Gaspreise hochzuhalten. Es trat also hier dieselbe Erscheinung ein, die wir in ausländischen Städten, allerdings mit konkurrierenden Privatgesellschaften, beobachten können. Nach mehr oder weniger erbittertem Konkurrenzkampf schließen die feindlichen Gasgesellschaften Frieden, einigen sich über die Versorgungsgebiete oder über die Höhe der Preise und beuten den ihnen nunmehr auf Gnade und Ungnade überlieferten Konsumenten in größter Einmütigkeit aus. Das Unterscheidende von diesen Vorgängen liegt im Berliner Falle darin, daß eine städtische Verwaltung sich nicht scheute, einen solchen schmählichen Handel abzuschließen, und ihre Aufgabe, ihre Angehörigen gegen Ausbeutung von seiten privater, im

Besitze eines Monopols befindlicher Gesellschaften zu schützen, in das Gegenteil verkehrte. Die Gesellschaft garantierte der Stadt die bestehenden Preise und die Stadt der Gesellschaft — das ist der Hauptpunkt des Vertrages. Dadurch wurde das für die Stadt ungünstige tatsächliche Verhältnis, daß nämlich die Gesellschaft gegenüber den städtischen Preisen 5 Prozent Rabatt gab, rechtlich festgelegt. Aber damit nicht genug! Der Vertrag wurde auf zwölf Jahre abgeschlossen. Es sollten also die Preise von 1875 bis zum Jahre 1893 in Kraft bleiben, ohne Rücksicht auf die technischen Fortschritte und die wirtschaftlichen Veränderungen, die in dieser Zeit vorfallen konnten. Und was bot die Gesellschaft der Stadtverwaltung für diesen Verrat an den Interessen der Privatkonsumenten? Genau genommen gar nichts, denn die geringe Rente von 400000 Mk. jährlich war in der Tat nur ein Äquivalent für die Zusicherung, daß in der Vertragszeit keine Gassteuer zur Einführung kommen sollte. Außerdem stärkte die Gesellschaft ihre Position in technischer und wirtschaftlicher Beziehung noch dadurch, daß sie die Erlaubnis erhielt, für die Ausgestaltung ihres Rohrnetzes wichtige Verbindungsstränge in die Straßen zu legen. Die weitere Entwicklung der Berliner Gasverhältnisse wird uns zeigen, in welche ungünstige Lage sich die Stadtverwaltung durch diesen Vertrag brachte.

Die Agitation für die Herabsetzung des Gaspreises war durch den ablehnenden Bescheid der städtischen Behörden nicht beendigt worden. Vielmehr gewann sie im Laufe der Jahre so an Kraft, daß die letzteren nicht mehr länger in ihrer ablehnenden Haltung verharren konnten. Dazu kam noch, daß eine Vergrößerung des Gasabsatzes im Interesse der Stadtkasse angestrebt werden mußte, eine solche ohne Preisherabsetzung aber nicht möglich war. Ohne die Zustimmung der Gesellschaft war diese nicht möglich und so mußte denn die Stadt für dieselbe zahlen. Der Vertrag von 1881 wurde in dem Nachtragsvertrage von 1887 dahin geändert, daß die Gesellschaft sich bereit erklärte, die Rente auch dann noch zu zahlen, wenn die städtischen Gaswerke auf das zum Heizen und Kochen, sowie zu gewerblichen Zwecken verbrauchte Gas einen Rabatt von 20 Prozent gewähren würden. Es wurde aber in § 2 des neuen Vertrages eine wichtige Einschränkung gemacht. Falls nämlich die Gesellschaft auf das zu gleichen Zwecken verwendete Gas ebenfalls einen Rabatt von 20 Prozent eintreten lassen würde, sollte sie für dieses Gas nur die Hälfte der vertragsmäßigen Rente zu zahlen verpflichtet sein. Es lag auf der Hand, daß die Gesellschaft unbedingt gleichzeitig mit der Stadt ihre Preise für T=Gas herabsetzen würde. Die Stadtkasse büßte also nicht nur für das zuwachsende Quantum dieser Gasarten die Hälfte der Rente ein, sondern auch für das Quantum, das bisher schon für die genannten Zwecke abgenommen zu werden pflegte, aber mit dem gleichen Preise wie das Gas für Beleuchtungszwecke bezahlt werden mußte.

Der gleiche Vorgang wiederholte sich, als in den neunziger Jahren infolge der Zunahme der elektrischen Beleuchtung auf der einen Seite und der Abnahme des Gasverbrauches durch die Anwendung von Gasglühlichtbrennern auf der anderen Seite die Steigerung des Gaskonsums wiederum notwendig und damit die Frage der Herabsetzung des Gaspreises wiederum brennend wurde. In den Verhandlungen des gemeinsamen Ausschusses der beiden städtischen Behörden zur Beratung der Gasfrage fand der Vertrag von 1881 die schärfsten Angriffe. Für die Entwicklung der städtischen Anstalten sei es von der größten Bedeutung, die Fessel zu lösen, die sie an die englische Gesellschaft bände. Der Verlust der Rente käme nicht in Betracht, wenn es sich darum handle, die volle Aktionsfreiheit zurückzuerlangen. Auch den Konkurrenzkampf mit der englischen Gesellschaft brauche die Stadt nicht zu scheuen. Im Gegenteil! Sie würde dabei den Beifall und die Unterstützung der Bürgerschaft finden. Und in den Verhandlungen der Stadtverordnetenversammlung wurde sehr mit Recht hervorgehoben, daß gerade das Hochhalten der Preise — und zu diesem Zwecke war ja eingestandenermaßen der Vertrag mit der Gesellschaft abgeschlossen worden — die Stadt konkurrenzunfähig gemacht habe. Solange dann ferner noch durch den Vertrag der Gesellschaft das Recht gegeben werde, ihr Produkt um 5 Prozent billiger als die Stadt abzugeben, müsse dieselbe im Konkurrenzkampfe der Stadt gegenüber stets im Vorteil sein. Selbst der damalige Bürgermeister Kirschner mußte zugeben, daß der Vertrag für die Stadt eine große Last bedeute — aber es gäbe gegenüber dem Privilegium der Gesellschaft nur den Weg der Verhandlungen. Mit der Aufhebung des Vertrages sei der Krieg zwischen den beiden Kontrahenten erklärt, und der Konkurrenzkampf müsse mit ungleichen Waffen geführt werden, da eine Aktiengesellschaft in ihren Bewegungen unendlich viel freier sei, als die Stadtverwaltung mit ihren zwei Körperschaften, deren Zustimmung zu allen wichtigen Beschlüssen notwendig ist. Daß die rechtliche Lage der Verhältnisse der Stadt nur den Weg der Verhandlungen offen ließe, war eine Behauptung, für die der Herr Bürgermeister den Beweis wohl kaum hätte erbringen können. Um so mehr entsprach die andere Behauptung, daß nämlich die Stadtverwaltung zu einem Konkurrenzkampfe unfähig sei, den Tatsachen, so beschämend auch eine solche Äußerung aus dem Munde des zweiten Beamten der Stadt für ihre Verwaltung sein mußte. Die städtische Gasbureaukratie hatte allerdings durch die Verhandlungen mit der englischen Gesellschaft den zureichenden Beweis ihrer Unfähigkeit geliefert, derselben im Konkurrenzkampfe die Spitze bieten zu können. Der Vertrag von 1881 war der offenbare Ausdruck ihrer Schwäche, und die ergänzenden Verträge zu demselben haben nur gezeigt, daß ihre Position im Laufe der Jahre noch schwächer geworden ist. Noch einen anderen Grund hätte übrigens Bürgermeister Kirschner

gegen den Versuch eines Konkurrenzkampfes anführen können. Wie hätte ein solcher Kampf durchgeführt werden sollen, bei dem die Mehrheit des Magistrats und der Stadtverordnetenversammlung mit ihren Sympathien auf Seite der privaten Erwerbsgesellschaft stand. Und dann die Rente von rund 500000 Mk.! Wie hätte man von den Finanzkünstlern des Magistrats erwarten können, daß sie auf diese Summe verzichten würden, nur um die Aktionsfreiheit zurückzugewinnen, an der ihnen nichts lag und mit der sie doch nichts anzufangen wußten.

So kam denn schließlich der Kompromißbeschluß zustande, zwar den Preis für T=Gas auf 10 Pf. pro Kubikmeter herabzusetzen, aber wiederum einen Vertrag, und zwar nach dem vom Magistrate vorgelegten Entwurfe, mit der englischen Gesellschaft abzuschließen. Dieser Vertrag von 1895 hat folgenden Inhalt. Die Gesellschaft zahlt ihre Rente auch dann weiter, wenn die Stadt den Preis für T=Gas auf 10 Pf. pro Kubikmeter herabsetzt. Setzt sie selbst gleichfalls den Preis auf 10 Pf. fest, so soll sie nicht verpflichtet sein, die vertragsmäßige Rente für das zu diesen Zwecken gelieferte Gas zu bezahlen. Da sie nach dem Vertrage von 1887 für das zu billigeren Preisen gelieferte T=Gas die Hälfte der Rente zu zahlen hatte, so bedeutete die Bestimmung des neuen Vertrages für sie eine nicht geringe finanzielle Verbesserung. Außerdem erhielt die Gesellschaft das Recht, zwei neue, für sie sehr wichtige Züge von Verbindungsröhren zu legen, wofür sie allerdings der Stadt Berlin das Recht gewährte, in allen Gebieten, in denen sie ein ausschließliches Recht zur Legung von Röhren hatte, gleichfalls Verbindungsröhren zu legen. Eine Reihe neuer Paragraphen schränkte dann die Aktionsfreiheit der Stadt noch weiter ein. So verpflichteten sich die Kontrahenten, T=Gas nur dann zu 10 Pf. pro Kubikmeter abzugeben, wenn für die Kontrolle desselben besondere Gasmesser aufgestellt wären. Damit band sich die Stadtverwaltung der englischen Gesellschaft gegenüber, während der Dauer des Vertrages Gas für eine Leuchtflamme in Küchen nicht zu dem ermäßigten Preise von 10 Pf. pro Kubikmeter abzugeben, verzichtete also auf ein sehr wirksames Mittel für die Verbreitung des Gaskochens und verhinderte im Interesse der englischen Gesellschaft die Erfüllung eines dringenden Wunsches der Bevölkerung. Ferner verpflichteten sich die Kontrahenten, die Gasmessermieten nicht ohne gegenseitige Genehmigung abzuändern. Anträge auf Aufhebung der Gasmessermieten konnte in Zukunft der Magistrat unter Berufung auf die englische Gesellschaft, diese ihren Kunden gegenüber unter Berufung auf den Magistrat, ablehnen. Wie ängstlich sich die Kontrahenten gegen eine Verbilligung der Gaspreise zu schützen suchten, beweist auch noch die Bestimmung, daß Gasautomaten nur dann aufgestellt werden dürfen, wenn dadurch keine Verbilligung der Gaspreise stattfindet. Von einer sozialpolitisch fortgeschrittenen Stadtverwaltung hätte man erwarten können, daß sie gerade für Automaten=

gas im Interesse der ärmeren Bevölkerung eine Ausnahme statuiert hätte. Soweit der Vertrag von 1895.

Die Geschichte der Berliner Verträge hat uns bis jetzt schon zur Genüge gezeigt, daß jede Preisherabsetzung im Interesse der Bevölkerung, die aber, wie die Erfahrung gezeigt hat, zugleich im Interesse der städtischen Gaswerke gelegen hat, von der englischen Gesellschaft durch neue Konzessionen an sie hat erkauft werden müssen. Wenn in anderen Städten die privaten Gesellschaften, gestützt auf langjährige, für sie sehr günstige Verträge, sich Preisherabsetzungen von den Stadtgemeinden so teuer wie möglich bezahlen lassen, so kann uns dies nicht weiter Wunder nehmen. Anders in Berlin! Hier begegnen wir städtischen Gaswerken, die im Besitz des Monopols für die öffentliche Beleuchtung und des größten Teiles der privaten Beleuchtung sind, aber trotzdem mit einer privaten konkurrierenden Gasanstalt einen Vertrag schließen, um sich gegen Agitationen aus dem Publikum auf Herabsetzung der Gaspreise zu schützen und wegen einer jährlichen Rente von zirka 400000 Mk. ihre Aktionsfreiheit zugunsten ihres Konkurrenten verkaufen. Kaum irgendwo anders hat beschränkter Fiskalismus eine gleich unsinnige Politik getrieben.

Dasselbe Spiel, wie bei den vorausgegangenen Verträgen, wiederholte sich, als Ende der neunziger Jahre neue Agitationen auf Herabsetzung des Leuchtgaspreises in der Bürgerschaft entstanden, und die städtischen Behörden zwangen, dazu Stellung zu nehmen. Es handelte sich jetzt um die Einführung eines Einheitspreises, der nach den Beschlüssen der Stadtverordnetenversammlung auf 12 Pf. normiert werden sollte. Der Magistrat konnte sich mit dem Beschluß nicht einverstanden erklären und empfahl einen Preis von 13 Pf., wodurch der Preis für Leuchtgas um 3 Pf. erniedrigt, der für Koch- und gewerbliches Gas um 3 Pf. erhöht wurde. Der Grund für diese Verteuerung des technischen Gases war die Weigerung der englischen Gesellschaft, mit ihren Preisen auf 12 Pf. herabzugehen. Sie bestand auf 13 Pf. pro Kubikmeter und machte nur die Konzession, daß beide Kontrahenten das Recht haben sollten, einen Rabatt von 5 Prozent zu gewähren, so daß der Satz sich auf 12,35 Pf. erniedrigte. Um sich die Rente zu erhalten, kam es dem Magistrat nicht darauf an, sich mit seinen früheren Äußerungen und Beschlüssen in Konflikt zu setzen. Mit welcher Emphase war seinerzeit der Magistrat für die Herabsetzung des T-Gaspreises auf 10 Pf. pro Kubikmeter eingetreten! Die Förderung des Kleingewerbestandes, die Rücksichten auf die Arbeiterklasse, waren mit tönenden Worten als Gründe für seine damalige Stellung angeführt worden. Tatsächlich ist seit der Ermäßigung des T-Gaspreises im Jahre 1895 die Steigerung des Gasverbrauches eine ganz kolossale gewesen, und die Berichte heben selbst hervor, daß sie hauptsächlich durch eine Steigerung der Abgabe von T-Gas verursacht worden ist. Erst bei dem Preise von

10 Pf. haben die Erbauer von Häusern für kleine Leute die Einrichtung von Gaskochern berücksichtigt und die neueren Häuser in den Vorstädten bis in die obersten Etagen mit denselben versehen.

Alles das hat den Magistrat nicht gehindert, seine bisherige Politik zu verlassen und im Interesse der Rente den Preis für T-Gas wieder in die Höhe zu setzen. Durch den Vertrag vom 13. März 1901 wurde also den Berliner Konsumenten von H- und T-Gas der Preis auf die Dauer von 10 Jahren um 2,35 Pf. pro Kubikmeter verteuert. Ferner verpflichteten sich die beiden Vertragschließenden, die bereits im Vertrage von 1895 festgesetzten Gasmessermieten weiter beizubehalten und nicht ohne gegenseitige Genehmigung abzuändern. Schließlich wurde auch der Preis des Automatengases auf 10 Pf. pro 675 Liter für die Dauer des Vertrages unabänderlich festgelegt. Der Vertrag von 1895 hatte sich offenbar nach Ansicht der Stadtverwaltung bewährt; deshalb wiederholte man seine Bestimmungen in dem neuen Vertrage ohne jede Abänderung. Und seine Bewährung bestand darin, daß er die Stadtverwaltung gegen Agitationen, die eine sozialpolitische Ausnützung der Gaswerke forderten, in allen wichtigen, zunächst in Frage kommenden Punkten auf die Dauer von weiteren 10 Jahren schützte. So ist die private Gesellschaft endgültig der Schutzwall geworden, hinter den sich die städtische Gasverwaltung zurückzieht, um sich ohne Rücksicht auf die sozialpolitischen Forderungen der Bürgerschaft der rein fiskalischen Ausbeutung der Gaswerke hingeben zu können. Die städtischen Gaswerke waren seinerzeit gegründet worden, um der englischen Gesellschaft Konkurrenz zu machen. Im Jahre 1901 schließt die Berliner Stadtverwaltung einen Vertrag, in dem sie aufs neue die Konsumenten der englischen Gesellschaft auf Gnade und Ungnade ausliefert, um sich die unbequeme Konkurrenz der Gesellschaft im gemeinschaftlichen Versorgungsgebiet vom Leibe zu halten. In § 7 heißt es nämlich: „Für die Dauer dieses Vertrages wird den bisher von der Stadtgemeinde Berlin mit Gas versorgten Grundstücken auch in Zukunft nur von der Stadtgemeinde Gas geliefert werden, während andererseits den bisher von der Imperial Continental Gas Association mit Gas versorgten Grundstücken auch in Zukunft nur von der Imperial Continental Gas Association Gas geliefert werden darf.“

Ein weiteres Beispiel für die Konkurrenz zwischen Gasanstalten, in diesem Falle nur zwischen privaten Gasanstalten, bietet die Stadt Frankfurt a. M. Hier wurde gegen die von Knoblauch und Schiele gegründete, mit großen Mühen zur Blüte gebrachte Gasanstalt im Jahre 1845 die Imperial Continental Gas Association als Konkurrenzanstalt konzessioniert. Die Konzessionen der beiden Anstalten wurden im Jahre 1860, beziehungsweise 1864 bis zum 30. September 1959 verlängert!! Im Laufe der Zeit haben die beiden konkurrierenden Anstalten sich friedlich schiedlich in die Ausbeutung der

Stadt Frankfurt und ihrer Einwohner geteilt, und im Jahre 1902 einen Vertrag abgeschlossen, durch den die Konkurrenz vollständig beseitigt und ein Handinhandgehen der beiden Gesellschaften bei verschiedenen gegenüber der Stadt zu erfüllenden Obliegenheiten gesichert wurde. Die Jahresgewinne beider Gesellschaften werden künftig zusammengeworfen und nach einem bestimmten Verhältnis zwischen beiden Unternehmungen geteilt, so daß also eine völlige Betriebsfusion erreicht ist.

Schon die beiden behandelten Beispiele haben die Unmöglichkeit einer Konkurrenz von Gasanstalten innerhalb ein und desselben lokalen Bezirks bewiesen. Zur Ergänzung seien hier noch die Erfahrungen Londons angeführt, deren Ergebnis gleichfalls der vollständige Bankrott der Konkurrenzpolitik war. Wir zitieren nur zwei Stellen aus dem Jahresbericht der Gaskommission von Massachusetts. Hier heißt es: „Vor 1860 gab es in London 13 Gesellschaften, jede mit bedeutendem Kapital, welche der Bevölkerung der Stadt Gas lieferten. Die Konkurrenz blühte, so daß die Röhren verschiedener Gesellschaften in unbekannter Richtung nebeneinander in den Straßen lagen; und es passierte oft, daß unwissentlich die Röhren der einen Gesellschaft für den Betrieb einer anderen angezapft wurden, so daß die eine das Gas lieferte, während die andere die Bezahlung empfing. Häufiges Aufreißen der Straßen war notwendig, um undichte Stellen zu finden, von denen jede Gesellschaft behauptete, sie lägen in den Röhren einer anderen; und obgleich die Preise für das Gas hoch waren, konnten die Gesellschaften nur geringe oder gar keine Dividenden bezahlen." Und die zweite Stelle: „Die Konkurrenz wurde gestattet und ermutigt, aber nach einer Zeit ruinierender Preise sind die Gesellschaften und Konsumenten gezwungen gewesen, gute Dividenden für das extra angelegte Kapital aufzubringen. Um eine dauernde Konkurrenz zu sichern, wurden Gesellschaften konzessioniert und ihnen durch Statut verboten, sich jemals mit einer anderen Gesellschaft an demselben Orte zu vereinigen, jedoch mit dem Resultat, daß befreundete Aktionäre sich in beiden Gesellschaften die maßgebende Stimme sicherten und die Konkurrenz aufhörte. Man kann nicht erwarten, daß zwei Gesellschaften fortfahren werden, sich zum Vorteil des Publikums zugrunde zu richten."

Es liegt auf der Hand, daß private, über den handwerksmäßigen Betrieb hinausgehende Erwerbsgesellschaften, die die gleiche Ware herstellen und vertreiben und für den Vertrieb dieser Ware auf das gleiche, noch dazu lokal engbegrenzte Gebiet angewiesen sind, nach einer Zeit der Konkurrenz, in der von ihnen der Versuch gemacht wird, die Gegner nieder zu konkurrieren, zu der Erkenntnis kommen müssen, daß es für sie vorteilhafter ist, die Konkurrenz durch Übereinkommen zu ersetzen und die bisher auf die gegenseitige Bekämpfung verwendeten Kräfte für die planmäßige gemeinschaftliche Aus-

beutung der Konsumenten nutzbar zu machen. Kein Gesetz wird imstande sein, eine derartige Übereinkunft der Gesellschaften zu verhindern; sie werden stets Mittel und Wege finden, auf irgend eine Weise ihr Ziel zu erreichen. Der Satz gilt ganz allgemein für alle Erwerbsgesellschaften. Dazu kommen dann noch die Gründe, die in dem Wesen der Gasproduktion liegen und die Konkurrenz auf dem Gebiete der Gasbeleuchtung ausschließen. Die Gasbeleuchtung ist ihrem Wesen nach auf den Großbetrieb berechnet. Gaserzeugungsapparate, die Gas für Privathäuser fabrizieren, können mit den großen Gasanstalten in der Wirtschaftlichkeit des Betriebes und der Billigkeit des Produktes nicht konkurrieren. Mit der Fabrikation des Gases ist aber erst der erste Teil ihrer Aufgabe erfüllt: die Ware muß noch verteilt und in die Häuser geliefert werden. Dazu bedarf es ausgedehnter Rohrleitungen, deren Kosten in großen Städten ein Drittel bis zur Hälfte des Anlagekapitals ausmachen. Bei der Herstellung der Anlagen muß sofort auf die zukünftige Ausdehnung des Konsums Rücksicht genommen werden. Die Gasanstalten können den Bedürfnissen nicht Schritt für Schritt folgen, sie müssen für eine Reihe von Jahren Fürsorge treffen, um dem an sie herantretenden Bedarf genügen zu können. Dazu kommt ferner, daß der Betrieb selbst bedeutenden Schwankungen unterliegt; im Sommer wird nur ein Teil der Anlagen ausgenützt, während im Winter der Bedarf kaum befriedigt werden kann. Sommer- und Winterbedarf verhalten sich ungefähr wie 1 zu 5; schon daraus ergibt sich, daß die Leistungsfähigkeit der Anlage nicht ständig voll ausgenützt werden kann, Produktion und Leistungsfähigkeit sich nur zu Zeiten decken können. Aus diesen technischen Gründen erfordern die Gasanstalten — und das gleiche gilt auch für die Elektrizitätswerke — ein großes Anlagekapital, durch das ihnen bereits eine gewisse monopolistische Stellung gesichert wird. Vor allem sprechen aber gegen die Gestattung freier Konkurrenz die Schwierigkeiten, die mit der Anlage mehrerer Verteilungsnetze in den öffentlichen Straßen verbunden sind. Ganz abgesehen von der wirtschaftlichen Verschwendung — denn dieser begegnen wir ebenso auch in anderen Industrien, wo konkurrierende Betriebe sich gleichfalls konkurrierende Verteilungsapparate schaffen — liegen die Hauptnachteile in den fortgesetzten Störungen der städtischen Verkehrsbahnen und den dadurch bewirkten Schädigungen des wirtschaftlichen Lebens. Schon mit Rücksicht auf die Benützung der öffentlichen Straßen und Plätze für die Verteilungsnetze der Gasanstalten hat es eine freie und unbegrenzte Konkurrenz auf dem Gebiete der Gasbeleuchtung niemals gegeben. Die Konkurrenz ist stets auf eine kleine Zahl von Konzessionsträgern, denen die Gemeinde das Recht auf Straßenbenutzung erteilt hatte, beschränkt gewesen. Es hat sich stets um privilegierte Gesellschaften gehandelt, die im Besitze eines allerdings nicht unbeschränkten Monopols der Straßenbenützung waren. Die Gasbeleuch-

tung ist ihrer Natur nach zentralistisch und monopolistisch, ohne daß das faktische Monopol zugleich ein rechtliches zu sein brauchte.* Die Versuche, das Monopol durch die Schaffung von Konkurrenz zu bekämpfen, mußten scheitern, weil die Konkurrenz nur eine beschränkte sein konnte. Es gibt nur zwei Wege, um die Gefahren, die aus dem Monopolcharakter der Gasanstalten drohen, unschädlich zu machen: die Aufhebung des Monopols durch die Munizipalisierung der Anstalten, wodurch denselben der Charakter der Erwerbsgesellschaft überhaupt genommen wird, und zweitens die Konzessionierung eines Monopolträgers und Bindung desselben durch einen ausführlichen Vertrag, der die Art und Weise der Benützung des öffentlichen Eigentums und die öffentliche wie private Beleuchtung nach ihren wichtigsten Punkten regelt. Wir werden uns mit den Gasverträgen weiter unten zu beschäftigen haben und dort untersuchen, inwieweit es gelungen ist, in ihnen die Interessen der Gemeinden und der privaten Konsumenten zu schützen. Hier haben wir es nunmehr mit der wichtigen Frage zu tun, soll privater oder städtischer Betrieb der Gasanstalten stattfinden. Da die gleichen Gründe, die für oder gegen städtischen Betrieb geltend gemacht werden, auch auf andere zentrale Licht-, Kraft- und Wärmeversorgungsanstalten, überhaupt auf die Anstalten der Wirtschaftspflege zutreffen, so werden wir unsere Untersuchung über die Gasanstalten hinaus zugleich auf diese erstrecken. Ehe wir in dieselbe eintreten, sei noch die Frage erledigt, inwiefern gegenüber den verschiedenen Licht-, Kraft- und Wärmeversorgungsanstalten überhaupt von einem Monopol gesprochen werden kann. Von den Verteidigern des privaten Betriebes wird nämlich behauptet, daß weder für die Gasanstalten noch für die Elektrizitätswerke usw. ein Monopol der Lichtlieferung bestände, und daher auch die Eingriffe der Gemeinden in dieses Gebiet, insbesondere die Munizipalisierung der Betriebe unberechtigt sei. An dieser Behauptung ist soviel richtig, daß theoretisch allerdings auf dem Gebiete der Lichtversorgung kein solches Monopol besteht. Wer nicht Leuchtgas benutzen will, kann Elektrizität oder Petroleum oder Spiritus oder sonst einen lichtgebenden Brennstoff anwenden. Die theoretische Möglichkeit kann nicht bestritten werden. Aber darum handelt sich es bei dieser Frage gar nicht. Wenn wir von einem Monopol auf dem Gebiete der Gasbeleuchtung sprechen, so kommt nur diese Art der Beleuchtung in Frage und es fragt sich allein, ob die Gasbeleuchtung monopolisiert ist, das heißt, ob auf ihrem Gebiete die Konkurrenz rechtlich oder tatsächlich ausgeschlossen ist. Ebenso auf dem Gebiete der Petroleumversorgung und dem der Elektrizitätsversorgung, wennschon die Verhältnisse auf diesem etwas anders

* Vergleiche dazu Hack, Das Monopol der Gasanstalten, in „Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft", 25. Band, 1869, S. 239 ff.

liegen als auf dem der Gasversorgung. Eine Konkurrenz zwischen den verschiedenen Lichtversorgungsanstalten kann bestehen, ohne daß dadurch an dem Monopolcharakter einer jeden auch nur das geringste geändert wird.

Wir beginnen nunmehr unsere Untersuchung, ob privater oder städtischer Betrieb vorzuziehen sei. In Deutschland ist diese Frage in den sechziger Jahren mit Bezug auf die Gasanstalten, in den achtziger Jahren mit Bezug auf die Elektrizitätswerke behandelt worden. Sie hat hier aber niemals das große Interesse erweckt, wie in England und Amerika. In England, wo sich der sogenannte Munizipalsozialismus am frühesten entwickelt und zu einer lebhaft verfochtenen und ebenso lebhaft angegriffenen Doktrin gestaltet hat, sind um die Munizipalisierung der Gas- und Elektrizitätswerke, der Straßenbahnen usw. große Kämpfe nicht nur in den Stadtverwaltungen und in der Presse und Literatur, sondern auch im Parlamente geführt worden. Die Herrschaft der konservativen Partei hat das private Unternehmertum in seinem Kampfe gegen die Ausdehnung des sogenannten „Municipal Trading“ gestärkt und in den letzten Jahren zu entschiedenen Vorstößen ermutigt. Es gelang ihm und seinen Vertretern im Unterhause, die Ernennung einer Kommission durchzusetzen, die die Ausdehnung und Berechtigung des „Municipal Trading“ untersuchen und die Grundlage für ein gesetzgeberisches Vorgehen gegen dasselbe schaffen sollte. Die Verhandlungen vor der Kommission sind aber nicht gerade zugunsten der Feinde des „Municipal Trading“ ausgefallen, trotzdem sie ihre bedeutendsten Vertreter aufgeboten hatten. Die Verhandlungen, über die ein gedruckter Bericht vorliegt,* sind auch über England hinaus von dem größten Interesse. Wir haben hier zusammengedrängt alle Einwendungen vor uns, die gegen den städtischen Betrieb aller der Anstalten erhoben werden, die der Wirtschaftspflege dienen. Die wichtigen Fragen, inwiefern soll eine Gemeinde aus dem Betrieb dieser Anstalten Profit erheben, soll ein Profit der Gesamtheit der Steuerzahler oder nur den Konsumenten beziehungsweise den Benützern der Anstalten zugute kommen, inwiefern kann eine Gemeinde auch über die Grenzen ihres Bezirkes hinaus ihre Tätigkeit erstrecken und welche Organisationsformen begünstigen am meisten dieselbe — diese und ähnliche Fragen sind in ausführlicher Weise behandelt worden. Da die gleichen Fragen auch für Deutschland von Bedeutung sind, auf jeden Fall es noch werden, soll im folgenden auf diesen Bericht öfter Bezug genommen werden.

Die Gründe, die man gegen die städtische Regie geltend macht, werden teils aus der Organisation der städtischen Verwaltung, teils aus der Natur

* Report from the Joint select Committee of the House of Lords and the House of Commons on Municipal Trading, London 1900.

der Betriebe hergeleitet. Wir beginnen mit den ersteren. Mit dem extremen Manchestertum brauchen wir uns hier nicht zu beschäftigen. Es verwirft jede Einmischung des Staates und der Gemeinden in die gewerbliche Produktion und das Wirtschaftsleben überhaupt, um wieviel mehr die Übernahme und den Betrieb industrieller Unternehmungen durch öffentliche Körperschaften. Eine Diskussion dieser Anschauung ist überflüssig. Diese Schule hat es nicht verhindern können, daß Staat und Gemeinde in das Wirtschaftsleben die tiefsten Eingriffe gemacht und industrielle Unternehmungen in eigene Regie übernommen haben. Die Frage ist nur mehr die, wie weit sich die industrielle Tätigkeit der Gemeinden erstrecken soll, insbesondere ob sie die Anstalten der Wirtschaftspflege zu übernehmen haben.

Die Hauptbedenken gegen den städtischen Regiebetrieb werden aus der Organisation der Gemeindebehörden abgeleitet und lassen sich etwa in den folgenden Sätzen zusammenfassen. Das Vorhandensein von zwei Gemeindekollegien, dem Magistrat und den Gemeindevertretern, denen alle Gemeindeangelegenheiten zur Beratung und Beschlußfassung zu unterbreiten sind, und deren Beschlüsse zum Teil noch der Genehmigung der staatlichen Aufsichtskollegien bedürfen, schließt einen schnellen und einfachen Geschäftsgang aus, wie er für den Betrieb industrieller Etablissements erforderlich ist. Außerdem ist die innere einheitliche Leitung nicht gesichert. Auch die Anhänger der städtischen Regie geben diesen Mangel an Beweglichkeit und Freiheit zu; auch sie verlangen für die Gasanstalten eine Ausnahmestellung, die aber im Rahmen des städtischen Verwaltungsorganismus sehr schwer zu beschaffen ist. Selbst wenn einer gemischten Kommission die Leitung und Beaufsichtigung der Geschäfte übertragen wird, erhält sie im allgemeinen nur innerhalb beschränkter Grenzen freie Bewegung. Für alle bedeutenderen, in das Leben der Gasanstalt tiefer eingreifenden Maßregeln muß sie ihre Vorschläge und Anträge den Beratungen der Kollegien, eventuell der Genehmigung der Aufsichtsbehörde unterwerfen. Es ist ferner möglich, daß durch Neuwahl innerhalb kürzerer Perioden ein Wechsel der Mitglieder und damit auch in den Verwaltungsgrundsätzen eintritt. Ein weiterer sehr gewichtiger Übelstand ist in der Stellung begründet, die der technische Leiter der Gaswerke erhält. Sehr häufig wird derselbe in eine ganz subalterne Stellung herabgedrückt, wird ihm durch die Übertragung der Leitung und Aufsicht an einen Magistratsreferenten selbst die Freiheit der technischen Leitung so eng beschränkt, daß darunter die Selbständigkeit und das entscheidende Urteil kläglich leiden müssen. So zitiert Schilling aus dem Bericht des Direktors einer städtischen Anstalt die folgende Stelle: „. . . daß die Grenze zwischen Administration und Direktion der Werke hier ganz anders gezogen wird, als anderwärts, daß hier auch über technische Fragen im engsten Sinne des Wortes die vorgesetzte Dienstbehörde, beziehent-

lich unter Zuziehung von Deputationsmitgliedern entscheidet, daß hier der vorsitzende Stadtrat mit der Beleuchtungsdeputation Direktor der Gasanstalt ist, der Oberingenieur aber häufig lediglich durch deren Beschlüsse, bei welchen er nicht einmal mitstimmt, in Ausführungen und Verbesserungen gehindert ist." Die Folge dieser Verwaltungsorganisation ist eine durch den unnötigen Instanzenzug erschwerte Verwaltung. Über unwichtige Kleinigkeiten werden in den städtischen Deputationen lange Sitzungen abgehalten. Ängstlich wird an den hohen Gaspreisen festgehalten, um nur nicht die Einnahmen der Stadt zu vermindern. Daher sind im allgemeinen die städtischen Gasverwaltungen gegenüber den privaten sehr rückständig. Technische Verbesserungen ebenso wie die Fortschritte der wirtschaftlichen Entwicklung werden von ihnen nur spät, meist viel später als von den privaten Gesellschaften aufgenommen. Zum Beweise für diese Behauptung weisen die Gegner der städtischen Regie auf Berlin hin, wo die englische Gasgesellschaft in Konkurrenz mit dem städtischen Werke stehe und der städtischen Verwaltung eine ganze Reihe großer Gasabnehmer durch Entgegenkommen weniger im Gaspreise, als in der kostenlosen Zuführung der Gasröhren bis zu den Gasuhren abgenommen habe. Wie man sieht, sind die Vorwürfe, die von den Gegnern der städtischen Regie gegen diese erhoben werden, recht schwerwiegender Natur. Technische und wirtschaftliche Rückständigkeit, schwerfällige Verwaltung verbunden mit einer Zurücksetzung des technischen Personals — das sind Übelstände, die allerdings geeignet wären, eine Verurteilung der städtischen Regie auszusprechen, falls sie wirklich begründet wären.

Wir untersuchen zunächst, inwieweit der Vorwurf der Schwerfälligkeit der Verwaltung in der Organisation der städtischen Verwaltungsbehörden begründet ist und ob dieselbe unlösbar mit jeder Art von Organisation verknüpft ist. So verschieden wie in Deutschland die Städte- und Gemeindeordnungen sind, so verschieden ist auch die Organisation der eigentlichen Betriebsverwaltung. Es wird daher am besten sein, sie an konkreten Beispielen aufzuzeigen. Die Städteordnungen lassen sich in zwei Gruppen zusammenfassen, solche mit Magistratsverfassung und solche mit Bürgermeistereiverfassung; eine Zwischenstellung nehmen Württemberg und Baden ein, wo neben dem Gemeinde- beziehungsweise Stadtrat der Bürgerausschuß steht. Als Beispiel für die Städte mit Magistratsverfassung nehmen wir Breslau und München. In Breslau ist für die Verwaltung der städtischen Betriebswerke, zu denen die Gas- und Wasserwerke und das Elektrizitätswerk gehören, eine städtische Betriebsdeputation eingesetzt worden, die aus fünf Magistratsmitgliedern und zehn von der Stadtverordnung gewählten Mitgliedern besteht. Das ist also ein Verwaltungskörper von fünfzehn Personen, der durch seine Größe allein schon unhandlich ist. Die Deputation leitet die gesamte Geschäftsführung der Betriebswerke

und ordnet die ihr überwiesenen Geschäfte selbständig. Für die spezielle Aufsicht einzelner ihr unterstellter Werke oder Betriebe kann die Deputation aus ihrer Mitte Spezialdeputierte bestellen, die als Vertreter der Deputation die Ausführung der von der Deputation gefaßten Beschlüsse zu überwachen oder solche Beschlüsse vorzubereiten und herbeizuführen haben. Das Dezernat in der Verwaltung der Werke wird durch die von dem Oberbürgermeister ernannten Magistratsmitglieder und durch die beiden technischen Direktoren geführt, und zwar ist die technische Verwaltung der Werke Sache der letzteren, während alle übrigen Angelegenheiten von jenen zu erledigen sind. Die technischen Direktoren nehmen an den Sitzungen der Deputation mit beratender Stimme teil, haben das Recht, Anträge bei ihr zu stellen und gegen ihre Beschlüsse an die Entscheidung des Magistrats zu appellieren. Soweit die äußere Organisation. Ganz ähnlich ist dieselbe in München. Auch hier haben wir den Verwaltungsausschuß der Gasanstalt, der aus Magistratsmitgliedern und Gemeindebevollmächtigten besteht, den Magistratsreferenten, dem hier noch ein magistratischer Verwaltungsrat zur Unterstützung zur Seite steht, und die Direktion der Gasanstalten. Während aber in Breslau die technischen Direktoren in dem ihnen zugewiesenen Wirkungskreise das Dezernat selbständig ausüben, hat in München allein der Magistratsreferent das Dezernat. Er vermittelt also den Verkehr zwischen der Direktion und dem Verwaltungsausschuß; für alle ihre Anträge und Berichte hat sich die Direktion der Vermittlung des Referats zu bedienen. Als Jurist ist der Referent natürlich ganz besonders für die Vermittlung technischer Referate geeignet. Noch komplizierter ist die Organisation für die Verwaltung der städtischen Elektrizitätswerke in München. Hier haben wir außer dem verwaltenden Ausschuß noch einen vorberatenden Ausschuß, dem die Vorbereitung aller wichtigen die Elektrizitätswerke betreffenden Beratungsgegenstände vorbehalten ist. Die Gliederung wäre also hier die folgende. Der Direktor der Elektrizitätswerke leitet den Bau und Betrieb derselben unmittelbar. Dann kommt der Referent des Magistrats, der in Verbindung mit dem Direktor eine Reihe einzeln aufgeführter Geschäfte hat, dann der Verwaltungsausschuß, dem der Referent und der Verwaltungsrat angehören und der gleichfalls eine Reihe von namentlich angeführten Kompetenzen hat. Neben diesem steht der vorberatende Ausschuß, dem alle zu seiner Zuständigkeit gehörenden Anträge vorzulegen sind, ehe sie in das Plenum des Magistrates gelangen; über allen der Magistrat und schließlich die Gemeindebevollmächtigten — in der Tat ein Instanzenzug, der ausgeklügelt geeignet ist, jede rasche Geschäftsführung unmöglich zu machen. Die unnötige Häufung der Instanzen tritt hier recht deutlich hervor.

Die Verteilung der Geschäfte unter die verschiedenen Organe der Verwaltung ist in München in der folgenden Weise geordnet. Der Beschluß-

fassung des Magistrates bleibt vorbehalten: die Veräußerung oder Belastung des zu dem Betriebswerke gehörigen Grundbesitzes, die Erweiterung, Verlegung oder Auflassung der Betriebswerke, die Festsetzung der Preise für Gas, Elektrizität usw., die Schaffung von Beamtenstellen und die Anstellung und Entlassung der Beamten mit etatsmäßigen Stellen. Bei fast allen diesen Punkten wird außerdem die Genehmigung der Gemeindebevollmächtigten einzuholen sein. Der Verwaltungsausschuß hat außer der eigentlichen Betriebskontrolle die folgenden Aufgaben: Aufstellung und Prüfung des Etatsentwurfes, Feststellung der Jahresrechnung und des Jahresberichtes, Bewilligung der Ausgabeposten innerhalb des festgestellten Etats, Beschaffung der Betriebsmaterialien und -Utensilien, Feststellung der Preise und Verkaufsbedingungen für die bei der Gasbereitung gewonnenen Nebenprodukte, Sorge für die Unterhaltung der Fabrikeinrichtung und sämtliches Zubehör, Vorschläge über die Schaffung von Beamten- und Bedienstetenstellung, Erlaß beziehungsweise Entwurf der Dienstvorschriften für die Beamten und Bediensteten beziehungsweise Oberbeamten, das Recht und die Pflicht der Vorberatung und Antragstellung in allen der Entscheidung des Magistrates vorbehaltenen Gegenständen. Der Direktion bleiben dagegen außer der eigentlichen technischen Leitung des Betriebes die Aufsicht über den Unterhalt der Anstalten, der Leitungsnetze und der Beleuchtungseinrichtungen, die Einstellung und Entlassung der gegen Taglohn beschäftigten Arbeiter und Bediensteten, sowie die Festsetzung ihrer Bezüge innerhalb des Etats und der von dem Verwaltungsausschuß genehmigten Lohnsätze, der Erlaß der Arbeitsordnung, die Stellung der Anträge auf Beschaffung der Betriebsmaterialien und -Utensilien, die Prüfung, Annahme und Zurückweisung der letzteren, die Beaufsichtigung des ihren Werken überwiesenen Vermögens und Inventars, die Vorbereitung der Etatsaufstellung und die Erstattung des Jahresberichtes überlassen. Wir können diese Geschäftseinteilung dahin charakterisieren, daß, abgesehen von der eigentlichen Kontrolle, der Verwaltungsausschuß die Beschlußfassung über alle diejenigen Verwaltungspunkte hat, mit denen finanzielle Wirkungen verbunden sind, während der Direktion der eigentlich technische Betrieb und die mit demselben unmittelbar verbundene Verwaltung der Materialien und Utensilien, sowie die Leitung und Anstellung des eigentlichen Arbeiterpersonals übertragen ist. Eine solche Einteilung kann als zweckmäßig bezeichnet werden, schließt aber nicht aus, daß in der Praxis von seiten des Verwaltungsausschusses Übergriffe in das rein technische Gebiet gemacht werden.

Viel einfacher ist die Verwaltungsorganisation in den Städten mit Bürgermeistereiverfassung. In Cöln ist die Verwaltung der Gas-, Elektrizitäts- und Wasserwerke einer Deputation übertragen, die aus dem Oberbürgermeister oder dem ihn vertretenden Beigeordneten und acht Mitgliedern der Stadtverordneten

oder von ihnen gewählten Bürgern besteht. Die Deputation nimmt von dem gesamten Betriebe der Werke Kenntnis, kontrolliert die Leitung in allen ihren Teilen, revidiert die Bücher und Bestände, prüft und begutachtet die von dem Direktor aufgestellten Etatsentwürfe und Bilanzen und beschließt über alle Lieferungen, Anschaffungen und Reparaturen, die einen Kostenaufwand von 5000 Mk. und mehr erfordern, über alle Erweiterungen der Betriebswerke, soweit dieselben den Betrag von 10000 Mk. nicht überschreiten. Sie ist ferner befugt, Beamte mit einem Jahresgehalt bis zu 2000 Mk. und einer Kündigungsfrist von höchstens drei Monaten anzunehmen und die Bedingungen für die Anstellung dieses Personals festzusetzen. Mit Ausnahme der Bedingungen und Preise für die Abgabe von Gas, Elektrizität und Wasser an Private ist die generelle Festsetzung aller übrigen Preise der Deputation überlassen. Die Tätigkeit der Stadtverordnetenversammlung beschränkt sich also auf die endgiltige Festsetzung der Etats und Rechnungsergebnisse, auf die Genehmigung der Etatsüberschreitungen bei Erweiterungsbauten, die Niederschlagung der unbeibringlichen Forderungen von mehr als 200 Mk., die Genehmigung von Erweiterungen, die im einzelnen Falle mehr als 10000 Mk. kosten, die Anstellung von Beamten mit höherem Gehalte als 2000 Mk. oder mit Pensionsberechtigung und die Bewilligung von Gratifikationen über 300 Mk.

Führen wir noch ein anderes Beispiel, und zwar Mainz an. Hier besteht die Deputation außer dem Bürgermeister, der als Vorsitzender fungiert, aus acht von der Stadtverordnetenversammlung zu wählenden Mitgliedern, von denen fünf Stadtverordnete sein müssen. Sie überwacht und verwaltet selbständig das städtische Gaswerk und das städtische Elektrizitätswerk. Innerhalb der Grenzen der von den Stadtverordneten genehmigten Haushaltsvoranschläge beschließt sie über die Vergebung von Arbeiten und Lieferungen und trifft die näheren Bestimmungen über den Verkauf und die Preise der Nebenprodukte. Sie macht Vorschläge für die Besetzung der dekretmäßigen Beamtenstellen und beschließt über die Annahme und Entlassung, sowie die Feststellung der Gehalte und Löhne der nicht dekretmäßig angestellten Beamten und Bediensteten. Dagegen ist das Arbeiterpersonal von dem Amte anzunehmen und zu entlassen. Die Deputation stellt alljährlich einen Voranschlag auf und hat die Jahresrechnung und das Inventar aufzumachen, sowie einen Rechenschaftsbericht abzufassen. Die eigentlichen laufenden Geschäfte werden von dem städtischen Gasamte und dem städtischen Elektrizitätsamte geführt. Jedes der Ämter setzt sich aus den Verwaltungsvorstehern und den Betriebsvorstehern zusammen. Der Genehmigung der Stadtverordnetenversammlung sind vorbehalten: Veränderungen und Erweiterungen der Werke, die über die laufende Unterhaltung und Ergänzung hinausgehen, die Feststellung der Voranschläge der Rechnungsergebnisse, die Bestimmung der Preise für Gas- und elektrische Energie und

der Messermieten, die Besetzung der Stellen der Vorsteher und der dekretmäßig angestellten Beamten. Die Abgrenzung der Wirkungskreise der drei Instanzen, der Ämter, der Deputation und der Stadtverordnetenversammlung ist hier also ganz ähnlich getroffen wie in Cöln. Nur die wichtigsten Momente der Verwaltungstätigkeit unterliegen der Beschließung der Stadtverordnetenversammlung. Allein anfechtbar ist die Bestimmung, daß die Preise der Nebenprodukte von der Deputation festgesetzt werden, während die Preise für Gas von der Stadtverordnetenversammlung bestimmt werden. Die Bedeutung der Nebenprodukte für die Festsetzung des Gaspreises scheint uns in derselben nicht genügend berücksichtigt zu sein. Nach Lux kommen im Durchschnitt von 23 Städten auf die Einnahme aus Gas 12,7 Mk., dagegen auf die Einnahme aus Nebenprodukten 3,6 Mk. gleich 30 Prozent der ersteren. Im Durchschnitt übertreffen ferner bei 23 Gaswerken die Einnahmen auf 100 Kubikmeter Nutzgas berechnet die Ausgaben nur um rund 3 Mk. Die Überschüsse der Gaswerke sind also geringer als die Einnahmen aus den Nebenprodukten, deren Wert in den Jahren des Bestehens der Gasindustrie ganz außerordentliche Schwankungen durchgemacht und deren Preis zurzeit unter der Konkurrenz der Destillationskokereien stark zu leiden hat. Die Rentabilität der Gaswerke hängt bei gegebenem Gaspreise von der Verwertung der Nebenprodukte ab. Umgekehrt sind die Preise der Nebenprodukte von der Deputation festgelegt und wird eine bestimmte Rentabilität angestrebt, so ist auch der Gaspreis nur in sehr engen Grenzen abänderbar und das Recht der Stadtverordnetenversammlung, den Gaspreis festzusetzen, ziemlich illusorisch. Ferner ist noch folgendes zu bedenken. Unter den Nebenprodukten ist das wichtigste der Koks, dessen Verkaufspreise natürlich von den allgemeinen Kohlenpreisen abhängen. In den Zeiten der Kohlennot, wie wir sie zum Beispiel im Winter 1900/1901 hatten, kann sich die Notwendigkeit herausstellen, im Interesse einer Versorgung der nichtbesitzenden Klassen mit billigen Brennmaterialien die Koke unter ihren Marktpreisen abzugeben. Es ist diese Berücksichtigung sozialpolitischer Grundsätze, die uns eine Einflußnahme der Stadtverordnetenversammlung auf die Festsetzung der Preise der Nebenprodukte notwendig erscheinen läßt. Anfechtbar ist ferner die Bestimmung, wonach die Annahme und Entlassung des Arbeiterpersonals den betreffenden Ämtern überlassen bleibt. Die sozialpolitische Einsicht unserer Techniker ist leider noch außerordentlich gering, eine Folge ihrer engen Verbindung mit der privaten Industrie und dem privaten Unternehmertum. Sie stehen ihrem Arbeiterpersonal nicht anders gegenüber als der private Unternehmer und werden in den meisten Fällen die von ihren untergebenen Beamten vorgeschlagenen Personalveränderungen ohne weitere Untersuchung genehmigen. Es sollte daher den Arbeitern unbedingt das Recht gegeben werden, gegen eine Entlassung

an die Deputation zu appellieren, wie das ja auch in einigen Stadtverwaltungen bereits der Fall ist.

Man kann über die politische Bedeutung der Bürgermeistereiverfassung denken wie man will, soviel läßt sich nicht abstreiten, daß bei ihr der Instanzenzug viel kürzer und infolgedessen auch die Verwaltung einfacher ist. Es ist dies eine unmittelbare Folge davon, daß wir es hier mit einer statt mit zwei Körperschaften, wie bei der Magistratsverfassung, zu tun haben. Hier wie dort ist ja die Verwaltungsdeputation Organ des Magistrats beziehungsweise des Oberbürgermeisters, also in beiden Fällen nicht der Stadtverordnetenversammlung, praktisch aber liegt die Sache bei der Bürgermeistereiverfassung so, daß die Deputation vermöge ihrer Zusammensetzung als ein direktes, ausführendes Organ der Stadtverordnetenversammlung tätig ist. Der Umweg über den Magistrat fällt hier weg.

Noch einfacher gestaltet sich die Verwaltungsorganisation da, wo wie zum Beispiel bei der englischen Städteverwaltung auch der Gegensatz zwischen dem Bürgermeister, der die Verwaltung führt, und den Stadtverordneten wegfällt und der Stadtrat nicht nur Beschlußorgan, sondern auch das eigentliche Administrativorgan ist, wennschon er in der Praxis seine Verwaltungsfunktionen auf die Ausschüsse (committees) überträgt. Der Stadtrat der englischen Städteordnung ist der einzige Träger der kommunalen Verwaltung und übt die eigentliche Verwaltungsarbeit durch die von ihm ernannten „committees" aus. Das Plenum behält sich außer der Beratung prinzipieller Anträge nur die Kontrolle und Billigung, beziehungsweise Abänderung der von den „committees" geleisteten Arbeit vor. Es findet also die eigentliche Verwaltungsarbeit in den „committees" statt, unter die das gesamte Gebiet der kommunalen Verwaltung aufgeteilt ist. Der Hauptvorzug des „committee"-Systems besteht offenbar in der unbeschränkten Anpassungsfähigkeit des Systems an die Größenverhältnisse der Gemeinden und den dadurch bedingten Umfang der Verwaltungsarbeit. Daraus fließt dann ferner eine Einfachheit des Verwaltungsganges, die von den deutschen Systemen der Stadtverwaltung nicht erreicht wird und auch nicht erreicht werden kann, solange sie von Organisationsgegensätzen wimmeln und im Interesse der Beherrschung der Selbstverwaltung durch die staatliche Bureaukratie konstruiert sind.

Von der größten Wichtigkeit ist natürlich, welche Stellung dem technischen Direktor innerhalb der Organisation des Verwaltungszweiges zugewiesen ist. In den meisten Statuten ist der Direktor nicht Mitglied des Verwaltungsausschusses. Ausnahmen sind vorhanden. So besteht zum Beispiel in Essen die Deputation, der die Verwaltung des Gas- und Wasserwerks übertragen ist, aus dem Bürgermeister, dem Direktor, dem Stadtbaurat und sechs von der Stadtverordnung gewählten Mitgliedern. Eine derartige

Anordnung, durch die dem technischen Direktor eine eigentümliche Zwitterstellung zugeteilt wird, widerspricht dem wichtigsten Grundsatze der Selbstverwaltung, wonach Beamte, die von dem Selbstverwaltungskörper angestellt sind, kein Stimm- und Beschlußrecht über die Führung der Geschäfte haben sollen. Es wird also daran festzuhalten sein, daß die technischen Direktoren nicht Mitglieder der sie kontrollierenden Verwaltungsausschüsse sind.

Im Grunde wird die Ausdehnung, in der von den Verwaltungsausschüssen in die Details der technischen Verwaltung eingegriffen wird, viel weniger von dem Stimmrecht, als von der Persönlichkeit des technischen Direktors und der des Magistratsreferenten abhängen. Schon die Existenz eines solchen Magistratsreferenten, der sich als Zwischenglied zwischen die Direktion und den Verwaltungsausschuß einschiebt und in seinen Händen eine große Machtfülle vereinigt, ist nur zu geeignet, das Übergreifen der Verwaltung in das technische Ressort zu erleichtern. Daß darunter die technische Entwicklung der Betriebswerke zu leiden hat, brauchen wir kaum hervorzuheben. Das wird für Berlin ausdrücklich von Lux in seinem Buche „Die Beleuchtung von Berlin", S. 20 ff., konstatiert. Er schreibt: „Es läßt sich nicht verschweigen, daß wie auf anderen Gebieten technischer Unternehmungen — man darf nur an das Verkehrswesen denken — auch auf dem Gebiete der Gastechnik ein etwas altfränkischer Konservatismus zur typischen Erscheinungsform geworden ist. Zu sehr großem Teile liegt dies wohl daran, daß den Verwaltungsorganen gegenüber den technischen Leitern ein allzu großer Einfluß eingeräumt ist." Wozu ist überhaupt ein solcher juristischer Magistratsreferent, dem die technischen Kenntnisse wie jedem anderen Laien abgehen, notwendig? Man sollte glauben, daß es sowohl im Interesse einer schnelleren, wie auch sachgemäßeren Erledigung der Geschäfte liegt, wenn die technischen Direktoren ihre Anträge und Berichte direkt an den Verwaltungsausschuß, beziehungsweise den Magistrat richten, anstatt sich dazu des Mediums der Referenten bedienen zu müssen. Hier stoßen wir auf das Verwaltungsmonopol der Juristen, das uns noch an anderen Stellen als schädliches Hindernis des Fortschrittes begegnen wird.

Das Resultat, zu dem uns unsere Untersuchung geführt hat, geht also dahin, daß sich das Zweikammersystem durch den langen damit verbundenen Instanzenzug als unpraktisch und schwerfällig erweist. Das gilt für alle Materien, die nicht ausschließlich auf dem Bureauwege erledigt werden können, ganz besonders aber für die Verwaltung derjenigen Anstalten und Einrichtungen, die in das wirtschaftliche Leben der Gemeinden eingreifen. Das Einkammersystem ist selbst in der Form der Bürgermeistereiverfassung ihm stets praktisch überlegen. Dort, wo es am reinsten ausgebildet ist, nämlich in England, zeigt es alle seine Vorzüge schneller und praktischer Verwaltung. Es ist charakteristisch, daß in den Verhandlungen des Municipal Trading-Aus-

schusses des englischen Parlamentes die Gegner der städtischen Regiebetriebe zwar alle möglichen Gründe und Einwände gegen dieselben erhoben, daß aber keiner von ihnen der städtischen Verwaltungsorganisation den Vorwurf der Schwerfälligkeit und des Mangels an Beweglichkeit gemacht hat. Im Gegenteil! Es wurde ziemlich allgemein anerkannt, daß die Verwaltungstätigkeit der Städte allen Anforderungen genügt habe. In Deutschland dagegen stützen sich die Gegner des städtischen Betriebs gerade auf die Mangelhaftigkeit der Verwaltungsorganisation, die einen praktischen, den Bedürfnissen des Augenblicks sich anpassenden Geschäftsbetrieb unmöglich mache.

Die stets wachsende Ausdehnung der wirtschaftlichen und technischen Funktionen der Stadtgemeinden — dazu gehört auch das Gesamtgebiet der Hygiene, des Städte- und Wohnungsbaues — verlangen gebieterisch eine Vereinfachung der städtischen Verwaltungsorganisation. Darüber herrscht auch in solchen Kreisen kein Zweifel, die die Ausdehnung der städtischen Tätigkeit nur ungern sehen. Man sucht aber das Bedürfnis nach größerer Schnelligkeit und Anpassungsfähigkeit der städtischen Verwaltung durch die weitere Ausbildung einer städtischen Bureaukratie zu erreichen. Ihr will man einen stets wachsenden Kreis von Funktionen übertragen, wobei man sie zugleich dem staatlichen Einflusse und der staatlichen Kontrolle in steigendem Maße zu unterwerfen strebt. Denn die regierenden ebenso wie die herrschenden Klassen fürchten sich vor einer Ausgestaltung der Selbstverwaltung in demokratischem Sinne. Auch hier wieder zeitigt die Furcht vor der Sozialdemokratie ihre reaktionären Früchte und führt dahin, daß die Bourgeoisie ihre eigenen Interessen schädigt und die Machtgelüste einer Bureaukratie fördert, deren Omnipotenz für die Entwicklung des wirtschaftlichen Lebens absolut verhängnisvoll ist.

Muß also der schwerfällige Gang der städtischen Verwaltung vor allem, wo es sich um die Wirtschaftsbetriebe handelt, in gewissem Umfange zugegeben werden, so folgt daraus noch nicht, daß nun die städtische Regie für dieselben abzulehnen sei. Es folgt vielmehr nur das eine, daß eine Umgestaltung der Gemeindeverfassung notwendig ist, durch die der heutige schwerfällige Geschäftsgang vereinfacht wird. Als leitende Grundsätze hätten dabei zu dienen: 1. der Stadt- beziehungsweise Gemeinderat ist die einzige lokale Verwaltungskörperschaft, auf die alle, auch die zurzeit noch als staatliche Hoheitsrechte behandelten, lokalen Verwaltungsfunktionen, wie Ortspolizei usw. überzugehen haben. 2. Der Stadtrat überträgt die laufende Verwaltung Kommissionen, die dieselbe mittels des ihnen untergebenen Beamtenstabes führen. Die Beschlußfassung über die Grundsätze und die Kontrolle der Verwaltung bleibt dem Plenum vorbehalten. Außerdem ist die Verwaltungsorganisation nur einer der Faktoren des Urteils; eine ganze Reihe anderer Momente spricht noch mit, deren Darstellung uns sogleich beschäftigen wird.

Wir wenden uns nun dazu, eine Anzahl weniger wichtiger Einwände zu besprechen, die von den Gegnern der städtischen Regie gleichfalls aus der Natur der städtischen Verfassung abgeleitet werden. Sie machen darauf aufmerksam, daß die steigenden Anforderungen die tüchtigsten Kräfte verlangen, die natürlich nur gegen hohe Gehälter zu haben seien. Wenn nun auch meistens die Gehälter der Direktoren der städtischen Betriebswerke außerhalb der Gehaltsskala der Beamten festgesetzt würden, so wäre ihre Höhe doch durch die Höhe der den juristischen Stadträten bezahlten Gehälter beeinflußt. Man lasse sich von Rücksicht auf diese letzteren leiten, anstatt unabhängig von diesem Gesichtspunkte die Einkommen der technischen Posten so zu gestalten, daß die besten Kräfte aus Ingenieurkreisen gewonnen werden könnten. In Berlin erhalte zum Beispiel der Verwaltungsdirektor der Gaswerke nur 10000 Mk., wofür eine erste Kraft, wie sie dort notwendig sei, nicht beschafft werden könne. Die Gegner der städtischen Regie berühren hier einen Punkt, der nicht nur bei städtischen Betrieben, sondern ebenso auch bei den staatlichen technischen Verwaltungen zutrifft. Die leitenden Kräfte in der kommunalen wie staatlichen Verwaltung Deutschlands sind die Juristen, die natürlich die Höhe der Gehälter der ihnen untergebenen technischen Beamten nach der Höhe ihrer eigenen Gehälter bemessen. Nun liegt die Sache allerdings so, daß juristisch gebildete Beamte für die ausgeworfenen Gehälter in jeder Zahl in gleicher Güte beschafft werden können. Das Angebot ist ein so großes, daß Mangel an Kräften nicht zu befürchten ist. Hervorragende Intelligenzen pflegen in der Regel nicht in der staatlichen Bureaukratie ein Unterkommen zu suchen. Außerdem ist der Staat bei der Bemessung der juristischen Gehälter in einer besonders günstigen Stellung, da er als der einzige Arbeitgeber keine Konkurrenz auf dem Arbeitsmarkte zu fürchten hat. Ganz anders liegen die Verhältnisse auf technischem Gebiete. Techniker, denen die leitenden Stellen zuzuweisen sind, sind selten. Das hängt schon mit der Art und der Bedeutung der technischen Aufgaben zusammen, die eine eigentümliche Verbindung von theoretischer und praktischer Anlage verlangen. Dazu kommt, daß die private Industrie solchen Männern ein ungeheures Gebiet der Betätigung eröffnet und bereit ist, die tüchtigen Kräfte glänzend zu bezahlen. Daher auch die Erscheinung, die oft genug zu beobachten ist, daß hervorragende Techniker den Staatsdienst verlassen und in den Dienst der Industrie übertreten. Der Vorgang ist erklärlich genug. Ganz abgesehen von den bedeutend höheren Gehältern, die die Industrie zahlt, bietet sie ihnen eine viel größere Freiheit der Betätigung. Sie sind hier nicht die Untergebenen juristischer Dezernenten, an deren bureaukratischem Schematismus die Kraft jedes technischen Verwaltungstalentes, jeder schöpferischen technischen Anlage sich abstumpfen muß, sondern die selbständigen Leiter ganzer Ressorts. Soll die Versteinerung, in

der sich zum Beispiel bereits das staatliche Eisenbahnwesen befindet, unterbrochen und aufgehoben werden, so muß vom Staate mit der Tradition der juristischen Vorherrschaft ebenso gebrochen werden, wie mit dem Grundsatz der Unterbezahlung hervorragender technischer Kräfte. In der Kommunalverwaltung wird es leichter sein, dies doppelte Ziel zu erreichen. Gewährt doch schon eine Anzahl von Städte- beziehungsweise Gemeindeordnungen die Möglichkeit, technischen Beamten die gleiche Stellung, wie den juristischen, zu gewähren, ja sogar sie an die Spitze der städtischen Gemeinwesen zu stellen. Auf jeden Fall aber ist es möglich, die Gehaltshöhe so festzusetzen, daß mit ihr der Konkurrenz der privaten Industrie begegnet werden kann. Auch aus dem Grunde wird es leichter sein, für die städtische Verwaltung leitende technische Kräfte zu finden, als für den Staat, daß das ihnen zu überweisende Verwaltungsgebiet seinem Umfange nach meist eine Größe besitzt, die das volle Ausleben einer leitenden Persönlichkeit gestattet, ohne über die Kräfte eines einzelnen weit hinauszugehen.

Zarte Fürsorge für die Konsumenten weist ein weiterer Einwand auf, der von den Gegnern des städtischen Betriebes geltend gemacht wird. Es ist amüsant, zu sehen, wie die gleichen Einwände jahrzehntelang von diesen mit ungeschwächter Energie vorgebracht werden, und ihnen in allen Ländern, wo die Frage der Munizipalisierung, sei es in ihrer Allgemeinheit oder in bezug auf ein einzelnes Gebiet, auf der Tagesordnung steht, in gleicher Gestalt zu begegnen. In einem Artikel, den Schilling in dem Journal für Gasbeleuchtung und Wasserversorgung vom Jahre 1869 veröffentlicht hat, bezeichnete er als ein wichtiges Bedenken gegen den Regiebetrieb den Umstand, daß die Konsumenten dem städtischen Betriebe gegenüber auf den guten Willen der Behörden angewiesen seien, während die Stadt über die privaten Gesellschaften eine scharfe Kontrolle ausübe und die Übervorteilung der privaten Konsumenten verhindere. Einunddreißig Jahre später wird ebenfalls von einem Gasdirektor, nämlich von Herrn Livesey, vor der bereits erwähnten englischen Munizipal Trading-Kommission der gleiche Gegengrund mit der gleichen Begründung erhoben. Herr Livesey führte dort folgendes aus. Die Gasbeleuchtung sei ein Monopol, und eben, weil sie ein Monopol sei, sei es besser, daß dieses Monopol kontrolliert werde. Wenn die Gasbeleuchtung überall in den Händen der städtischen Korporationen wäre, würden diese absolute Herren der Situation und die Konsumenten ihnen auf Gnade und Ungnade überliefert. Ein Monopol, das in den Händen einer privaten Gesellschaft liege, aber von der Gesetzgebung geregelt und von der lokalen Behörde kontrolliert werde, könne den Interessen des Publikums viel eher dienen, als ein unkontrolliertes Monopol in den Händen der Stadtgemeinden. „Der Konsument wird viel besser von einer Gesellschaft als von einer Stadtgemeinde

bedient. Er gilt bei dieser nichts; gegenüber einer Privatgesellschaft aber, zum Beispiel in London, können die Konsumenten im Falle einer Benachteiligung sich an den Londoner Grafschaftsrat wenden und ihm ihre Klage unterbreiten, und der Londoner Grafschaftsrat kann bei seinem Einfluß verschiedene Maßregeln anwenden, um die Gasgesellschaften zur Räson zu bringen. Wenn aber der Londoner Grafschaftsrat die Gaslieferung in seinen Händen hätte, wäre es für den einzelnen Konsumenten wertlos, sich bei ihm zu beklagen." Herr Livesey suchte dann diese Rücksichtslosigkeit der Stadtgemeinden in ihrer Tarifpolitik nachzuweisen. Trotzdem sie einen geringeren Zinsfuß für das Leihkapital zu zahlen hätten, als die privaten Gesellschaften, erhöben sie höhere Preise als diese und führten einen Teil der Überschüsse zur Erleichterung der Steuerzahler in die Stadtkasse ab.

Man kann wohl die Tatsachen nicht mehr verdrehen, als dies von den beiden Gasdirektoren geschehen ist. In der Einleitung zu seinem Artikel hatte Schilling die Ursachen der Gasagitationen in den sechziger Jahren besprochen und diese auf die Unzufriedenheit der Konsumenten mit den alten Verträgen zurückgeführt. Gegenüber den Klagen hätten sich wohl einige Gesellschaften herbeigelassen, zeitgemäße Konzessionen zu machen, zum Beispiel in bezug auf höhere Leuchtkraft, besseren Druck, Herabsetzung der Preise usw. Andere Gesellschaften hätten sich aber nicht willig gezeigt, sondern ihre Verträge soviel als möglich, oft rücksichtslos ausgebeutet. Damit gibt Schilling ohne weiteres zu, daß der Einfluß der privaten Konsumenten gegenüber den privaten Gesellschaften gleich Null gewesen ist. Und damit stimmen alle Erfahrungen überein. Es sind nicht nur die privaten Konsumenten, sondern ebenso auch die Stadtverwaltungen, die den privaten Gesellschaften hilflos gegenüberstehen. Solange der Vertrag läuft, solange sind diese absolute Herren der Situation und vermögen, Konzessionen, zu denen sie eventuell bereit sind, gegen weitere Zugeständnisse seitens der Stadtverwaltung einzutauschen. Wie steht es dagegen, wenn die Gaswerke in städtischem Eigentum und Betrieb sind? Die städtische Verwaltung, deren Mitglieder aus den Wahlen der Bürgerschaft hervorgehen, sind schon aus diesem Grunde Einflüssen, die aus den Kreisen derselben auf sie ausgeübt werden, viel zugänglicher als die Aufsichtsräte und Direktoren von Aktiengesellschaften. Daß Preisermäßigungen sehr häufig den Stadtverwaltungen abgerungen werden mußten, ist allerdings Tatsache, aber in den meisten Fällen sind die Gaspreisagitationen der Bürgerschaft nach mehr oder weniger langer Zeit erfolgreich gewesen. Jedenfalls brauchte die Preisermäßigung nicht einer Gesellschaft durch Verlängerung ihrer Konzession oder sonstige Zugeständnisse abgekauft zu werden. Und was die Kontrolle des Betriebs angeht, so werden Klagen über schlechte Qualität des Gases oder andere Übelstände sehr viel schneller ihre Erledigung finden, wenn sie von den

Gemeindevertretern gegen die städtischen Gaswerke, als gegen private Unternehmergesellschaften erhoben werden. Eine widerspenstige Privatgesellschaft ist ferner imstande, jede Kontrolle, auch wenn dieselbe durchaus vertragsgemäß ausgeübt wird, illusorisch zu machen. Schließlich aber, wie vereinbart sich mit der behaupteten Hilflosigkeit der Konsumenten gegenüber den städtischen Gaswerken die andere Behauptung, mit der Schilling die Zweckmäßigkeit der städtischen Regie bestreitet, daß nämlich an die Kommunen von allen Seiten täglich sich steigernde Anforderungen gemacht werden, die weder eine Aktiengesellschaft noch ein privater Unternehmer erfüllen wird, noch kann, deren Erfüllung man aber von der Gemeindebehörde erwartet. Hier wird doch gerade das Gegenteil des früheren behauptet. Der städtische Regiebetrieb ist zu verwerfen, weil ihm gegenüber die Konsumenten auf den guten Willen der Behörden angewiesen sind! Der städtische Regiebetrieb ist zu verwerfen, weil an die Gemeindebehörde zuweit gehende Anforderungen erhoben werden und deren Verwirklichung mit allen Mitteln angestrebt wird! Den Gegnern der städtischen Regie müssen alle Dinge zum Besten dienen. Sie holen ihre fadenscheinigen Gründe von überall her zusammen, und wenn sie sich dabei vollständig widersprechen und jede Logik auf den Kopf stellen — macht nichts, der Jude muß verbrannt werden.

Dem städtischen Regiebetriebe wird dann ferner in die Schuhe geschoben, daß er den privaten Unternehmungsgeist tötet und die technische Entwicklung der munizipalisierten Industrien aufhält, wenn nicht ganz verhindert. Herr Livesey, um diese Säule des privaten Gasunternehmertums wiederum zu zitieren, äußerte sich dahin: „Ich glaube, man kann mit vollem Rechte behaupten, daß wenn alle Gasunternehmungen des Königreichs von den Gemeinden aufgesogen wären, keine Verbesserungen oder doch nur sehr geringe Verbesserungen in der Gaslieferung mehr zu erwarten sind, und ich kann mit großer Sicherheit sagen, daß Preisreduktionen so gut wie aufhören werden. In der Tat sind es die Privatgesellschaften, die das Tempo angeben.“ Und in gleicher Weise wurde von anderen Vertretern der privaten Unternehmung, wie Vertretern der Handelskammer, der Bauunternehmer usw., den städtischen Korporationen der Vorwurf gemacht, daß sie durch ihre Taktik, durch den Erwerb von „Provisional Orders“, Privatgesellschaften von der Okkupierung und Ausbeutung des städtischen Gebietes fernzuhalten, die Entwicklung der elektrischen Industrie aufgehalten und schwer geschädigt hätten. Die bereits im Besitze von Gaswerken befindlichen Korporationen hätten im Interesse der Rentabilität ihrer Anlage die Einführung des elektrischen Lichtes in ihre Städte solange als möglich zu hintertreiben gesucht und erst dann die Einrichtung von Elektrizitätswerken entweder gestattet oder selbst in die Hand genommen, wenn sie sich den stets dringender werdenden Forderungen ihrer Steuerzahler nicht länger

entziehen konnten. Auf diese Weise wäre es ihnen allerdings gelungen, die privaten Gesellschaften fernzuhalten, zugleich hätten sie damit aber die rechtzeitige Entwicklung einer kräftigen, englischen Elektrizitätsindustrie verhindert. Leider stimmen mit diesen Anklagen die Tatsachen sehr wenig überein. Eine ganze Anzahl von Großstädten hatte die elektrische Lichtversorgung privaten Gesellschaften überlassen, sich aber gezwungen gesehen, sie nach einigen Jahren auszukaufen. Allerdings ist nach einem kurzen Anlauf in der Elektrizitätsindustrie ein längerer Stillstand eingetreten, und die ältesten Gesellschaften haben anfänglich schlechte Geschäfte gemacht. Der Grund dafür ist aber in dem Zustande der Industrie selber zu suchen, die damals noch nicht ausgebildet genug war, um erfolgreich in die Konkurrenz des Marktes einzutreten. Es ist ja freilich sehr bequem, die Schuld der Mißerfolge auf die staatliche Gesetzgebung und das Verhalten der städtischen Korporationen zu werfen, dadurch werden diese Behauptungen aber noch nicht unanfechtbare Wahrheit. Entkleiden wir die ganze Aktion der Gegner der Munizipalisierung, die dieselbe angeblich im Interesse des hart gedrückten Steuerzahlers und der Stadtverwaltungen selber, im Interesse des Staatslebens und des ganzen Volkes, im Interesse der Entwicklung der Industrie und von allen möglichen schönen Sachen unternommen haben, ihrer bunten Lappen und ihres fadenscheinigen Mäntelchens, so bleibt als im Grunde einziges Motiv das allerdings vom Standpunkte des privaten Profitjägers unverzeihliche Vergehen der Städte, die so kühn waren, gewarnt durch ihre Erfahrung auf dem Gebiete der Gasversorgung, das sich neu entwickelnde Gebiet der elektrischen Licht- und Kraftversorgung für sich in Beschlag zu nehmen, statt es der privaten Unternehmung zur schrankenlosen Ausbeutung zu überlassen. Hinc illae lacrimae!

Was zunächst den Vorwurf angeht, daß durch die Munizipalisierung der Industrie und die aus ihr folgende Aufhebung der Konkurrenz unter den Unternehmungen der private Unternehmungsgeist getötet und die technische Entwicklung aufgehalten werde, so ist seine Widerlegung leicht. Betrachten wir jede Industrie für sich, so finden wir, daß eine eigentliche Konkurrenz zwischen gleichen Gesellschaften überhaupt nicht vorhanden ist. Auch die privaten Gasgesellschaften zum Beispiel haben ihr abgegrenztes Versorgungsgebiet, innerhalb dessen sie ohne jede Konkurrenz sind. Auch sie würde also der Vorwurf in der gleichen Weise wie die städtischen Anstalten treffen. Mit Recht wurde ferner in den Verhandlungen vor der Munizipal Trading-Kommission von den Vertretern der Städte darauf hingewiesen, daß von einer Konkurrenz zwischen den privaten Gasgesellschaften verschiedener Versorgungsgebiete niemals die Rede gewesen wäre, daß dagegen die Konkurrenz zwischen den verschiedenen Städten ein sehr wichtiger Faktor in der Verwaltung dieser Anstalten sei. Wie der Town Clerk von Leeds ausführte, ist jede Stadt eifrigst bemüht, „das beste für sich

zu bekommen, und in der Tat mehr bemüht als eine Gesellschaft. Denn wenn diese einen derartigen Geschäftsumfang erreicht hat, daß er ihr eine genügende Dividende abwirft, so hat sie Zweck und Ziel erreicht. Dagegen ist eine Korporation, die mit anderen Städten zu konkurrieren hat, immer ängstlich bemüht, fortgesetzt ihre Ware zu verbessern und zu verbilligen. Die öffentliche Meinung ist ein sehr materieller Faktor in dieser Beziehung". Gerade die Schärfe der Konkurrenz zwischen den Städten ist ein Anlaß zu Erfindungen auf technischem Gebiete. Der gleiche Beamte führte als Beweis das Beispiel der Stadt St. Helens an, die zuerst in England den Karburierungsprozeß des Gases eingeführt hat. Und was die Konkurrenz zwischen Gas- und Elektrizitätswerken angeht, so schließt der städtische Besitz dieselbe nicht aus. Wo verschiedene Verwaltungsausschüsse für die beiden Zweige eingesetzt sind, kann und wird meist eine lebhafte Rivalität zwischen ihnen bestehen und jeder bemüht sein, die größten Erfolge zu erzielen. Wo die Verwaltung in einem Ausschusse konzentriert ist, kann natürlich von einer Konkurrenz keine Rede sein; aber ebensowenig auch von einer Vernachlässigung des einen Zweiges gegenüber dem anderen. Beide werden dann als ein einheitliches Ganzes verwaltet, und darin liegt ein ganz gewaltiger Vorteil, der in gleicher Weise den Konsumenten wie der Stadtgemeinde zugute kommt. Wird doch der Besitz von Gaswerken als ein Hauptgrund für die Übernahme der Elektrizitätsversorgung seitens der Städte geltend gemacht; und zwar nicht hauptsächlich und ausschließlich aus dem Grunde, um die Konkurrenz zwischen den beiden Anstalten zu vermeiden, die nur innerhalb gewisser Grenzen besteht, sondern um in erster Linie die auch im Interesse der Konsumenten so wünschenswerte Einheitlichkeit in der Verwaltung der Licht- und Kraftwerke zu sichern. Wir sehen also, daß die Munizipalisierung, weit entfernt die Konkurrenz zwischen den Unternehmungen aufzuheben, sie vielmehr erst schafft. Diese neue Konkurrenz ist freilich nicht die ruinöse Preiskonkurrenz des kapitalistischen Marktes, sondern Qualitätskonkurrenz, die ihre Ehre darein setzt, in technischen wie sozialpolitischen Musterbetrieben die beste Ware zu erzeugen. Ihre Vorbedingung ist ein freiheitlicher und fortschrittlicher Bürgersinn, der in der Ausbildung der städtischen Verwaltung seine Aufgabe sieht. Schwieriger ist der Vorwurf zu beantworten, daß die Munizipalisierung die technische Entwicklung hindere und daß die städtischen Betriebe nur sehr langsam von den technischen Fortschritten Gebrauch machten. Eine eingehende Widerlegung würde erfordern, festzustellen, wann einzelne wichtige technische Fortschritte, wie zum Beispiel mechanische Ladevorrichtungen, schräg liegende Retorten, die Cyanreinigung usw., um nur einige Beispiele aus der Gasindustrie zu nennen, in den einzelnen städtischen und privaten Anstalten zur Einführung gelangt sind. Leider steht uns das dazu erforderliche Material nicht zur Verfügung; wir müssen uns daher darauf

beschränken, auf einem anderen Wege zu einem Resultat zu kommen. Soweit uns aber eine Kenntnis über die Einführung solcher genannter technischer Fortschritte zur Verfügung steht, lehrt sie, daß es unter den städtischen ebenso wie unter den privaten Anstalten Pioniere gegeben hat und gibt, denen die Gastechnik wichtige Fortschritte zu danken hat und die Neuerungen auf ihrem Gebiete erprobt und in die Praxis eingeführt haben. Im allgemeinen läßt sich behaupten, daß die privaten Gasgesellschaften im sicheren Besitze ihrer Dividenden keine besonderen Anstrengungen gemacht haben, die Technik zu fördern. Damit soll nicht bestritten werden, daß einzelne gut geleitete Gesellschaften eine Ausnahme gemacht haben und machen. Das gleiche gilt aber auch von städtischen Gasanstalten. Mit dem einen Unterschiede: der technische Fortschritt wird von den privaten Gesellschaften nur dann gefördert, wenn er dem Profit zugute kommt; von städtischen Gaswerken aber auch dann, wenn die Reinergebnisse dadurch geringer werden. Es kommt eben alles auf die Person des technischen Dirigenten an. Ob derselbe mit einem Aufsichtsrat oder mit einem städtischen Verwaltungsausschuß zu tun hat, ist eine Frage, die erst in zweiter Linie Bedeutung hat. Beide können in gleicher Weise hinderlich sein, wenn sie ängstlich an der einmal erreichten Profithöhe festhalten.

Wir greifen eine bedeutende Verbesserung auf dem Gebiete der Gasbeleuchtung heraus, da uns für dieselbe Zahlenmaterial zur Verfügung steht, die Gasglühlichtbeleuchtung zu Zwecken der Straßenbeleuchtung. Über die Entwicklung derselben in den Städten mit mehr als 50000 Einwohnern gibt uns die nebenstehende Tabelle Auskunft.

Vergleichen wir die beiden Gruppen, die Städte mit kommunalen Anstalten auf der einen Seite und die mit privaten auf der anderen Seite, so läßt sich konstatieren, daß die erstere der zweiten entschieden überlegen ist. Die private Gruppe hat keine Stadt aufzuweisen, die bereits im Jahre 1895 wie Wiesbaden mit mehr als 90 Prozent Glühlichtlampen oder wie Charlottenburg, Darmstadt, Duisburg, Liegnitz, Posen mit 30 und mehr Prozent versehen waren. Noch ungünstiger ist das Verhältnis für sie im folgenden Jahre, wo den beiden Städten Augsburg und München mit mehr als 30 Prozent Glühlichtlaternen nicht weniger als 15 städtische Anstalten gegenüberstehen. Diese Zahlen beweisen deutlich, daß auch städtische Gasanstalten sehr wohl imstande sind, bei der Einführung von Verbesserungen die Initiative zu ergreifen.

Die technische Vollkommenheit einer Anlage kommt in der Höhe der Herstellungskosten des Gases oder wenigstens des Teiles, der auf die eigentlichen Produktionskosten entfällt, zum Ausdruck. Daher ist ein Vergleich nur zwischen Anstalten gleichen Umfanges möglich, da dieser auf die Höhe der Produktionskosten einen bedeutenden Einfluß hat. Unter gleichen Verhältnissen werden die großen Anstalten billiger produzieren als die kleinen. Auch der

Name der Stadt	Zahl der Gasglühlichtlaternen in Prozent der überhaupt vorhandenen Gaslaternen					
	1895	1896	1897	1898	1899	1900
A. Mit privater Anstalt:						
Aachen	—	—	10	38	66	93,8
Augsburg	25	66	100	100	—	99,9
Dortmund	5,8	6	6	6	57	—
Frankfurt a. M.	0,8	3	16	43	65	77,0
Frankfurt a. O.	5,5	—	100	100	100	100
Hannover	1	1	15	29	38	53,8
Straßburg	5	5	12	17	46	99,1
München	29	33	100	100	100	100
Stuttgart	2	4	4	5	17	47,8
B. Mit städtischer Anstalt:						
Altona	0,5	2	10	33	56	80,2
Barmen	?	32	45	59	70	100
Berlin	0,2	40	82	100	100	100
Braunschweig	0,5	60	81	100	100	100
Bremen	?	47	64	98	99	99,8
Breslau	1,2	12	54	97	99	99,1
Cassel	2,6	11	20	74	95	96,1
Charlottenburg	40	91	98	100	100	100
Chemnitz	0,3	6	16	44	94	99,0
Danzig	?	20	26	56	96	99,7
Darmstadt	37	99	99	—	—	—
Dresden	—	—	16	76	99	99,6
Düsseldorf	0,9	24	60	100	100	100
Duisburg	40	58	70	100	100	100
Freiburg	5	37	57	57	77	99,7
Görlitz	8	48	100	100	100	100
Halle	4	11	35	99	100	100
Hamburg	1	1	3	3	5	37,8
Karlsruhe	0,5	1	5	8	87	91,0
Kiel	7,5	16	40	69	92	99,6
Köln	1,1	13	57	98	100	97,9
Königsberg	12	33	94	96	97	99,8
Krefeld	?	53	99	100	100	100
Leipzig	5	3	15	43	78	100
Liegnitz	30	65	68	100	100	100
Lübeck	5	10	29	47	66	75,4
Magdeburg	6	26	70	98	98	100
Mannheim	11	22	65	—	100	100
Münster	?	—	5	—	—	—
Nürnberg	—	6	24	100	100	100
Plauen	0,8	11	28	78	100	100
Posen	52	80	100	100	100	100
Spandau	25	100	100	100	100	100
Stettin	8	20	35	58	96	99,8
Wiesbaden	91	93	93	99	99	98,0
Würzburg	?	—	100	100	—	—
Zwickau	?	5	9	25	73	68,1

Preis der Kohlen, der von der Lage der Gasanstalten zu den Grubenfeldern abhängt und für größere Anstalten natürlich billiger ist als für kleine, die Verwertung der Nebenprodukte, deren Verarbeitung nur große Anstalten unternehmen können, die Größe der Verwaltungskosten — das sind alles ebensoviel Momente, die auf die Höhe der Herstellungskosten einwirken, sie steigern können, ohne daß eine technische Rückständigkeit vorhanden zu sein braucht. Ein Vergleich der Gaspreise zwischen den verschiedenen Anstalten würde nur unter Berücksichtigung aller dieser Momente ein immerhin höchst unsicheres Resultat geben. Wir haben in den folgenden Tabellen eine Übersicht über die Gaspreise auf Grund der Mitteilungen in der fünften Ausgabe der Schillingschen statistischen Mitteilung über die Gasanstalten Deutschlands, Österreichs und der Schweiz (München 1896) zusammengestellt. Die Städte, die für Beleuchtungs-, Motoren- und Heizgas verschiedene Preise haben, und ebenso die mit Einheitspreis sind je in einer Tabelle behandelt. Innerhalb derselben sind die Städte nach ihrer Einwohnerzahl in Gruppen zusammengefaßt.

Zahl der Städte (mit städtischen = s oder privaten = p Anstalten)

a. in denen der Kubikmeter kostet für:

Städte mit Einwohnern		L-Gas (Beleuchtung)					M-Gas (Motoren)					H-Gas (Heizung)				
		11 bis 14 Pf.	15 bis 19 Pf.	20 bis 24 Pf.	25 bis 29 Pf.	30 und m. Pf.	11 bis 14 Pf.	15 bis 19 Pf.	20 bis 24 Pf.	25 bis 29 Pf.	30 und m. Pf.	11 bis 14 Pf.	15 bis 19 Pf.	20 bis 24 Pf.	25 bis 29 Pf.	30 und m. Pf.
bis 5000	s.	1	16	4	3	1	11	9	3	1	—	11	8	4	—	—
	p.	1	6	12	11	6	7	16	8	2	1	8	17	7	2	1
5 bis 10000	s.	1	34	40	4	1	25	45	8	—	—	27	42	6	—	—
	p.	—	4	30	6	—	7	30	1	—	1	5	26	1	—	1
10 bis 20000	s.	2	48	30	3	1	43	38	4	—	—	44	35	4	—	—
	p.	2	11	9	1	2	11	12	—	1	—	10	13	—	—	1
20 bis 50000	s.	2	49	22	—	1	57	18	—	—	1	56	17	—	—	—
	p.	—	17	4	2	—	16	5	—	—	—	15	7	—	—	—
über 50000	s.	1	28	9	—	—	36	2	—	—	—	35	3	—	—	—
	p.	—	9	2	—	1	9	2	—	—	—	10	2	—	—	—

b. in denen der Einheitspreis für den Kubikmeter beträgt:

Städte mit Einwohnern	11 bis 14 Pf.		15 bis 19 Pf.		20 bis 24 Pf.		25 bis 29 Pf.		30 Pf. u. m.	
	s.	p.	s.	p.	s.	p.	s.	p.	s.	p.
bis 5000	—	—	3	2	2	10	3	6	7	3
5 bis 10000	—	—	9	4	9	9	2	3	2	2
10 bis 20000	—	1	4	4	6	3	—	1	—	—
20 bis 50000	—	—	2	1	2	3	—	—	—	—
über 50000	—	—	—	1	—	1	—	—	—	—

In der Gruppe der Städte mit weniger als 5000 Einwohnern haben 16 von 25 mit städtischen Anstalten einen L-Gaspreis von 15 bis 19 Pf. pro Kubikmeter, während von 36 mit privaten nur 6 in diese Klasse fallen, dagegen 12 einen Preis von 20 bis 24 Pf. und 11 einen solchen von 25 bis 29 Pf. haben. Auch bei den Preisen für Motor- und Heizgas können wir den gleichen Umstand beobachten. Die größte Quote hat den niedrigsten Preis, bei den privaten Anstalten fällt sie in die zweite Preisklasse. Noch deutlicher tritt dieses Verhältnis in der Gruppe der Städte mit 5 bis 10000 Einwohnern hervor. Hier haben 34 städtische Anstalten einen L-Gaspreis von 15 bis 19 Pf., 40 einen solchen von 20 bis 24 Pf., während bei den privaten Anstalten die entsprechenden Zahlen 4 und 30 sind. Für M-Gas sind die Reihen bei den städtischen Anstalten 25, 45, 8, bei den privaten 7, 30, 1; für H-Gas bei den städtischen Anstalten 27, 42, 6, bei den privaten 5, 26, 1. Bei den nächsten drei Gruppen tritt dieser Unterschied nicht mehr hervor. Die zweite Tabelle bedarf keiner besonderen Diskussion, die Zahlen sind hier zu klein, als daß ihnen eine allgemeinere Bedeutung zukäme. Besonderer Wert soll aus den bereits erwähnten Gründen überhaupt nicht auf die Tabellen gelegt werden. Nur soviel können sie uns zeigen, daß es mit den billigen Preisen der privaten Anstalten nicht so sehr weit her ist, und daß die der städtischen Anstalten eher hinter ihnen zurückbleiben, als sie übertreffen.

Hat also die Untersuchung der Gaspreise nicht viel zur Entscheidung der Frage beigetragen, so können wir auf dem Wege ihrer Lösung etwas näher kommen, daß wir aus einzelnen Teildaten auf die Güte der technischen Einrichtungen zurückschließen. H. Metzger hat in einem Artikel des „Technischen Gemeindeblattes" (I. Jahrgang, S. 69ff.) den Versuch gemacht, auf Grund der Daten in der Statistik der deutschen Gasanstalten nachzuweisen, in welcher Ausdehnung eine technische Rückständigkeit in den Gasanstalten vorhanden ist. Verschiedene Faktoren können im Gasanstaltsbetriebe bedeutende Verluste zur Folge haben, sofern sie nicht genügend beachtet werden. Ein Teil des erzeugten Gases geht durch die unvermeidliche Undichtigkeit des Rohrnetzes verloren, aber innerhalb gewisser Grenzen läßt sich diese Undichtigkeit und damit der Gasverlust reduzieren. Einem bestimmten Kohlenquantum entspricht ferner eine gewisse Gasmenge, deren Größe in ziemlich engen Grenzen schwankt. Je geringer nun die Gasausbeute, desto größer ist der Kohlenverbrauch und damit der Selbstkostenpreis des Gases. Zur Heizung der Retorten wird ein Teil des aus den Kohlen gewonnenen Koks verwendet. Das Verhältnis zwischen vergaster Kohle und Unterfeuerung läßt sich innerhalb gewisser Grenzen regulieren. Wird nun der produzierte Koks im eigenen Betriebe verbraucht, so muß durch den Mehrverbrauch eine Verminderung der Ein-

nahmen bewirkt werden. Bei der Gasproduktion ergeben sich wertvolle Nebenprodukte, deren Bedeutung für den Gaspreis wir schon oben kennen gelernt haben. Die aus einem gegebenen Quantum Vergasungsmaterial sich ergebende Menge desselben steht erfahrungsgemäß fest. Jede unrationelle Anlage muß verminderte Ausbeute und damit Verluste zur Folge haben. Selbstverständlich kosten technische Maßnahmen zur Verhinderung solcher Verluste Geld und dieses Geld wird, wie Metzger hervorhebt, den technischen Direktoren nur sehr unwillig von den städtischen Verwaltungen zur Verfügung gestellt. Die stiefmütterliche Behandlung der Gasanstalten sei um so weniger zu erklären, als sie stets Überschüsse geliefert hätten, und um so wunderbarer, als die Mängel von sachkundiger Seite sofort erkannt und abgestellt werden könnten. Leider macht Metzger im Verlauf seiner Untersuchung keinen Unterschied zwischen privaten und städtischen Gasanstalten, so daß seine weiteren Ausführungen für unseren Vergleich keine Ausbeute geben. Die Unterscheidung selbst auf Grund der genannten Statistik vorzunehmen, war uns unmöglich, da dieselbe leider als „vertraulich“ nur zum Gebrauch der beteiligten Gasanstalten erscheint. Doch steht uns zur Nachprüfung von zwei Punkten, die Metzger in seinem Artikel behandelt hat, das Material für die Städte mit mehr als 50000 Einwohnern zur Verfügung. Metzger bezeichnet unter normalen Verhältnissen einen Gasverlust von 5 Prozent der Gesamtabgabe im Rohrnetz als normal, nimmt dann aber selbst einen Prozentsatz von 7,5 an, und prüft daraufhin die Verluste der verschiedenen Anstalten. Es gab nun unter den Anstalten mit mehr als 2,7 Millionen Kubikmeter Jahresproduktion 19 = 38 Prozent der in der Statistik angeführten, die mehr als 7,5 Prozent Gasverlust hatten. Von den 38 städtischen Gasanstalten in Städten mit mehr als 50000 Einwohnern und mehr als 2,7 Millionen Kubikmeter Jahresproduktion hatten im Jahre 1899 bezw. 1899/1900 nur 8, also zirka 21 Prozent, mehr als 7,5 Prozent Gasverlust. Sie stehen also nicht ungünstig da. Ferner untersucht Metzger die Gasausbeute aus 100 Kilogramm Kohlen und bezeichnet als normal 28,5 Kubikmeter. Unter dieser Ausbeute blieben nach der Statistik 5 Anstalten der genannten Klasse = 10 Prozent. Von den 38 städtischen Anstalten hatten 6 = 15,7 Prozent eine unternormale Ausbeute.

Im allgemeinen wird man von den größeren Städten kaum behaupten können, daß sie Erneuerungen und Verbesserungen ihrer Werke ablehnender gegenüberstehen, als die größeren Aktiengesellschaften. Der Metzgersche Satz, daß die Kommunen vielfach aus eingewurzelter Scheu vor Verbesserungen und Erweiterungen der alten Gasanstaltsbetriebe jährlich Unsummen vergeuden, mag für manche der kleineren Gemeinden zutreffen, gilt aber ebensosehr für die kleineren privaten Betriebe.

Die Höhe des durchschnittlichen Gasverbrauchs kann uns innerhalb gewisser Grenzen ziemlich genau angeben, ob von den Gasanstalten für den Konsum ihrer Ware eine rege agitatorische Tätigkeit entfaltet worden ist. Allerdings würde es verkehrt sein, aus den Jahresverbrauchsziffern zweier Städte auf die Tätigkeit ihrer Gasanstalten zurückzuschließen. Der Jahresverbrauch wird auch noch von einer Reihe mindestens ebenso wichtiger Faktoren beeinflußt. Die Größe der Stadt und der dadurch bedingte größere Aufwand für die öffentliche Beleuchtung, die Ausdehnung der Industrie im allgemeinen und einzelner Industrien mit großem Gasverbrauch im besonderen usw. — alle üben ihre Wirkung auf die Jahresverbrauchsziffer aus. Trotzdem aber können wir die Jahresverbrauchsziffern der Städte mit städtischen Anstalten denen der Städte mit privaten Anstalten gegenüberstellen, sofern wir nur uns darauf beschränken, die nach Einwohnerzahl eingeteilten Städtegruppen dem Vergleich zugrunde zu legen und uns hüten, zu viel aus ihm ableiten zu wollen. Auch deshalb werden wir es tun dürfen, weil die privaten Gasanstalten wohl in der Mehrzahl gerade in den Städten sich finden werden, in denen eine rege Industrie einen größeren Gasverbrauch von vornherein garantiert und infolgedessen die private Unternehmung zur Gründung von Gasanstalten veranlaßt hat. Unser Vergleich wird also den privaten Gasanstalten auf keinen Fall Unrecht tun. Die folgende Tabelle, die gleichfalls aus den Schillingschen „Statistischen Mitteilungen“ zusammengestellt ist, macht den Versuch, die Jahresverbrauchsziffern der städtischen und privaten Anstalten in Vergleich zu setzen.

Jahresverbrauch pro Einwohner in Kubikmeter	Zahl der Städte mit untenstehender Zahl der Einwohner, in denen der durchschnittliche Jahresgasverbrauch die vorstehende Zahl von Kubikmeter Gas beträgt									
	bis 5000 Einwohner		5 bis 10 000 Einwohner		10 bis 20 000 Einwohner		20 bis 50 000 Einwohner		über 50 000 Einwohner	
	s.	p.	s.	p.	s.	p.	s.	p.	s.	p.
0 bis 10 . .	3	1	2	8	2	1	—	1	—	—
11 „ 20 . .	9	17	32	27	18	11	4	3	—	1
21 „ 30 . .	13	12	36	17	29	16	17	11	3	1
31 „ 40 . .	3	11	12	6	19	11	19	5	7	2
41 „ 50 . .	4	4	7	2	9	5	21	6	10	4
51 „ 60 . .	—	2	7	1	5	5	7	4	6	4
61 „ 70 . .	—	1	—	1	2	—	3	1	5	1
71 „ 80 . .	—	—	1	—	1	—	1	—	3	1
81 „ 90 . .	3	—	—	—	—	—	—	—	1	—
91 „ 100 . .	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—
101 „ 110 . .	—	—	—	—	1	—	—	—	—	—
110 u. mehr . .	1	—	—	—	—	—	—	—	—	—

Über Aachen, Berlin und Frankfurt a. M. fehlen die Angaben.

In der Gruppe der Städte mit 5000 Einwohnern, die 36 städtische und 48 private Anstalten umfaßt, liegen die Maximalziffern des Jahresverbrauchs bei den städtischen Anstalten in der Stufe 21 bis 30 Kubikmeter, bei den privaten in der Stufe 11 bis 20 Kubikmeter. Dasselbe Verhältnis gilt für die Gruppe der Städte mit 5 bis 10000 Einwohnern, aber von 97 städtischen Anstalten haben nur 34, also ungefähr ein Drittel, von 63 privaten Anstalten 35, also mehr als die Hälfte, bis zu 20 Kubikmeter Jahresverbrauch. In der dritten Gruppe der Städte mit 10 bis 20000 Einwohnern fällt die Maximalziffer in die Stufe 21 bis 30 Kubikmeter Jahresverbrauch, und zwar für beide Arten Anstalten. Eine sehr günstige Stellung nehmen die städtischen Anstalten in der nächsten Gruppe, Städte mit 20 bis 50000 Einwohnern, ein. Hier fällt die Maximalzahl derselben in die Stufe 41 bis 50 Kubikmeter Jahresverbrauch, während sie bei den privaten Anstalten in der Stufe 21 bis 30 Kubikmeter verbleibt. Auch in der letzten Gruppe, Städte mit mehr als 50000 Einwohnern, haben die städtischen Anstalten höhere Jahresverbrauchsziffern aufzuweisen. Ohne daß wir der Tabelle einen höheren Wert beilegen wollen als sie besitzt, soviel ergibt sie auf jeden Fall, daß die privaten Anstalten keine höheren Jahresverbrauchsziffern aufzuweisen vermögen, als die städtischen Anstalten. Es wird ja immer von den Anhängern der privaten Unternehmung darauf hingewiesen, daß der private Betrieb es viel besser verstände, sich den Bedürfnissen des einzelnen Konsumenten anzuschmiegen und infolgedessen auch einen größeren Absatz seiner Ware zu erzielen. Unsere Tabelle zeigt, daß entweder der privaten Akquisitionsfähigkeit nicht die Bedeutung zukommt, die man ihr zuschreibt, oder daß die städtischen Anstalten mindestens die gleiche Fähigkeit zu entfalten verstehen.

Auch die nebenstehende Tabelle über die Verbreitung der Gasmotore, weist keinen großen Unterschied zwischen kommunaler und privater Tätigkeit nach.

Wenn wir von den nach der Zahl der Motoren geordneten Gruppen ausgehen, so finden wir, daß die Maximalzahlen der Gasanstalten ganz ohne Rücksicht darauf, ob sie in kommunalem oder privatem Besitze sind, in die gleichen Motorenklassen fallen. So hat in der Gruppe der Gemeinden mit bis zu 5000 Einwohnern die überwiegende Mehrzahl der städtischen wie privaten Gasanstalten bis zu 10 Motoren, in den Gruppen 5 bis 10000 und 10 bis 20000 Einwohner ebenfalls bis zu 10 Motoren. Die Übereinstimmung geht so weit, das in der Gruppe 20 bis 50000 Einwohner die beiden Klassen, private und städtische Anstalten, in gleicher Weise zwei in die gleichen Motorenklassen fallende Maxima besitzen. Aus den Zahlen der Tabelle läßt sich auf keinen Fall ein Schluß auf die Inferiorität der städtischen Gasverwaltungen ziehen. Wenn nun Schäfer in seinem Buche: „Die Kraftversorgung der deutschen Städte durch Leuchtgas“, S. 9, für einige Städte

Zahl der Motoren	Zahl der Städte mit untenstehender Zahl der Einwohner und vorstehender Zahl der Motoren									
	bis 5000 Einwohner		5 bis 10 000 Einwohner		10 bis 20 000 Einwohner		20 bis 50 000 Einwohner		über 50 000 Einwohner	
	s.	p.	s.	p.	s.	p.	s.	p.	s.	p.
1 bis 10 . .	23	30	69	34	39	14	6	4	—	—
11 = 20 . .	2	5	18	10	23	13	15	3	—	—
21 = 30 . .	1	—	3	—	16	6	15	8	—	—
31 = 40 . .	—	—	—	—	9	7	13	3	2	1
41 = 50 . .	—	—	1	—	—	—	7	1	3	1
51 = 100 . .	—	—	—	—	—	—	14	8	13	2
101 = 150 . .	—	—	—	—	—	—	3	—	6	4
151 = 200 . .	—	—	—	—	—	—	—	—	4	3
201 = 300 . .	—	—	—	—	—	—	—	—	3	—
301 = 400 . .	—	—	—	—	—	—	—	—	2	1
401 = 500 . .	—	—	—	—	—	—	—	—	2	—
501 = 600 . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—
über 600 . .	—	—	—	—	—	—	—	—	1	—

Aachen, Hannover und Frankfurt a. M. fehlen.

behauptet, daß da, wo Gesellschaften den Betrieb der Gasanstalten in Händen haben, der Gasmotor meist stark verbreitet sei, so hebt diese Behauptung das Resultat unserer Tabelle nicht auf, da sie sich nur auf eine beschränkte Anzahl von Städten bezieht. Auch bei der Verbreitung des Gasmotors gilt das gleiche, was wir oben über die Differenzierung der Gaspreise ausgeführt haben. Einzelne gutgeleitete private Gasanstalten, wie die Deutsche Kontinental-Gasgesellschaft zu Dessau, die Neue Gasaktiengesellschaft zu Berlin usw., haben sich mit viel Energie und Erfolg der Verbreitung des Gasmotors angenommen. Doch lassen sich ihnen ebensoviele Beispiele rühriger städtischer Gasverwaltungen auf diesem Gebiete an die Seite stellen.

Stehen also heutigentages die städtischen Anstalten, was Förderung des Gaskonsums angeht, ziemlich auf gleicher Höhe wie die privaten Anstalten, so gebührt doch einigen von diesen, in erster Linie der eben schon erwähnten Deutschen Kontinental-Gasgesellschaft zu Dessau, das Verdienst, durch die Differenzierung der Gaspreise und Verbilligung der Preise für das Heiz- und Kochgas zuerst in planmäßiger Weise die Ausdehnung des Konsums über die Befriedigung des Lichtbedürfnisses hinaus angestrebt zu haben. Bereits im Jahre 1868 hat sie die große Bedeutung des Gases als Heizmaterial erkannt und den mit ihr in Vertragsverhältnis stehenden Städten Rabatte für Heiz- und Kraftgas von 25 bis 30 Prozent, also Heizgaspreise von 14 bis 9 Pf. pro Kubikmeter freiwillig eingeräumt. In ihren Zirkularen wurde schon damals und später wiederum bei der Einführung der Gasmotore ausdrücklich

die Absicht betont, das Kleingewerbe und seine Konkurrenzfähigkeit gegenüber der Großindustrie zu fördern. Wir werden weiter unten zu untersuchen haben, inwieweit der Herabsetzung der Kraftgaspreise eine solche sozialpolitische Bedeutung zukommt. Neben der Preisermäßigung wurden allerlei Erleichterungen bei der Anschaffung und Einrichtung der Apparate und Maschinen gewährt. Auch die Neue Aktiengesellschaft zu Berlin hat schon im Jahre 1877 die Gaspreise für den Verbrauch der Ottoschen Gaskraftmaschinen bedeutend herabgesetzt, um deren Einführung zu erleichtern und durch ihre Benützung einen größeren Gaskonsum zu erzielen. Sie stufte die Gaspreise nach der Größe der Motoren ab und zahlte den Dirigenten für die Placierung und Inbetriebsetzung von Motoren eine Prämie. Durch eine Verordnung von 1879 suchte die Anstalt die Einführung von Koch- und Heizapparaten zu fördern. Das Gas sollte zu einem sehr niedrigen Preise geliefert, die Gasuhren für Apparate mit größerem Konsum unentgeltlich den Konsumenten leihweise überlassen und die Verbindungs- und Aufstellungskosten so billig als möglich berechnet werden.

Zeigen uns also diese Daten, daß einige private Gasverwaltungen als Pioniere der Preisermäßigungen für Heiz- und Kraftgas zu gelten haben, so können wir neben ihnen eine städtische Gasverwaltung nennen, die ebenso frühzeitig wie sie solche Einrichtungen getroffen hat. Die städtische Anstalt in Quedlinburg gewährt uns ein Beispiel fortschrittlicher Auffassung und Tätigkeit. Von 24 Pf. pro Kubikmeter im Jahre 1870 wurde der Gaspreis auf 16 Pf. im Jahre 1880 herabgesetzt. Im Jahre 1878 wurde ein besonderer Gaspreis für Motoren (15 Pf.), im Jahre 1880 ein Kochgaspreis von 12 Pf. eingeführt. Die verschiedenen Preise wurden 1888 durch einen einheitlichen Preis ersetzt, der nach den Jahreszeiten wechselt. Er betrug April bis Oktober 12 Pf., Oktober, Februar, März 14 Pf., November, Januar 16 Pf., Dezember 18. Pf und wurde 1892 um weitere 2 Pf. herabgesetzt. Hand in Hand mit dieser Tarifentwicklung ging die Einführung von Einrichtungen, die alle dazu bestimmt waren, den Gaskonsum in die weitesten Kreise zu tragen. Von Anfang an wurde das Zuleitungsrohr auf der Straße nur bis zu einer bestimmten Länge berechnet. Schon im Jahre 1870 wurde die innere Einrichtung inklusive der äußeren Beleuchtungsgegenstände kostenfrei gegen Zahlung eines Zuschlages von 2 Pf. pro Kubikmeter geliefert. Das Jahr 1888 brachte dann die Aufhebung der Gasmessermiete und die freie Zuleitung zur Grundstückgrenze. Ihren Abschluß fand diese Entwicklung mit der freien Führung der Röhren bis in den Keller zur Gasuhr, der freien Aufstellung der Gasuhr und der freien Einrichtung der inneren wagerechten und senkrechten Steigeleitung, die ohne weiteres in das Eigentum der Hausbesitzer übergehen. Die weitere Ausdehnung des Konsumentenkreises wurde von dem Gaswerk durch die Einführung von Gasautomaten zu erreichen ge-

sucht, die zugleich mit den Gaseinrichtungen bis zu fünf Flammen, Kochapparaten und Gasglühlichtbrennern gegen einen Automatenpreis von 16 Pf. frei geliefert werden. Die städtische Gasverwaltung in Quedlinburg, deren Tätigkeit wir im vorstehenden summarisch skizziert haben, hat also außer von der Differenzierung der Gaspreise, anfänglich nach der Art des Verbrauches, später nach der Zeit desselben von zwei weiteren Mitteln für die Steigerung des Gaskonsums Gebrauch gemacht: der Einführung der Automaten und der unentgeltlichen Lieferung der Installation, wie wir am kürzesten die Gruppe von Bestimmungen bezeichnen können, die sich mit der Legung der Zuleitungen, der Apparate usw. beschäftigen. Wir wollen zunächst untersuchen, inwieweit andere Städte ebenfalls die Gasautomaten eingeführt haben, und wie ihr Verhalten dabei im Vergleiche zu dem der privaten Anstalten zu beurteilen ist.

Viel weniger günstig als bei der Einführung der Gasglühlichtbeleuchtung stellt sich uns die Tätigkeit der Stadtverwaltungen auf dem Gebiete der Gasautomaten dar. Hier haben einige rührige private Gesellschaften, in erster Linie die Deutsche Kontinentale Gesellschaft, sie bei weitem überflügelt. Auch in England scheinen die Gesellschaften die Pioniere gewesen zu sein. Die Liverpooler Gasgesellschaft war die erste, die Gasautomaten einführte, ihr sind andere private Gesellschaften, dann auch städtische gefolgt. Eine Anzahl von Gesellschaften hat in den letzten zehn Jahren die Zahl ihrer Konsumenten durch die Einführung der Gasautomaten verdoppelt. So hat die South Metropolitan Gas Company in London 80 Jahre gebraucht, um 100 000 Konsumenten zu gewinnen, dagegen nur acht Jahre für die gleiche Zahl von Automatengaskonsumenten. Von England ist der Gasautomat auch nach Deutschland gekommen und wurde hier durch die Deutsche Kontinental-Gasgesellschaft in Dessau eingeführt. Bereits Ende des Jahres 1898 hatte die Deutsche Kontinental-Gasgesellschaft 4652 Gasautomaten mit 24 257 Flammen aufgestellt und überall die besten Erfahrungen gemacht. Neben dieser Gesellschaft ist die städtische Verwaltung in Magdeburg zu nennen, die die Bedeutung der Gasautomaten für die Vermehrung des Gasabsatzes sowohl von Leuchtgas als Heizgas frühzeitig erkannt und planmäßig gefördert hat. Im allgemeinen sind es aber, wie die folgende Tabelle beweist, mit Ausnahme von Magdeburg und Karlsruhe, nur private Gasanstalten gewesen, die mit der Einführung des Gasautomaten den Anfang gemacht haben. Erst sehr viel später sind andere städtische Gasverwaltungen gefolgt. Darüber gibt uns die umstehende Tabelle Aufschluß.

In einem Berichte der Deutschen Kontinentalgesellschaft in Dessau werden als Gründe für die langsame Einführung der Gasautomaten in Deutschland folgende angeführt: die geringe Bewegungsfreiheit der städtischen Direktoren, die Abneigung der städtischen Anstalten gegen die Installation von privaten

Zahl der Automaten in Städten mit

Städtischen Anstalten	1899*	1900	1901	1903
Magdeburg . .	574	780	948	—
Karlsruhe . .	267	602	—	1332
Berlin . . .	140	143	2405	ca. 10000
Charlottenburg	65	—	96	418
Königsberg . .	33	92	122	537
Weimar . . .	35	85	—	—
Nürnberg . .	—	68	271	—
Würzburg . .	—	19	—	—

* Beziehungsweise 1899/1900 usw.

Privaten Anstalten	1899	1900
Frankfurt a. M. J. K.-G.-A.	578	1800
do. Fr. Gasgesf.	6	580
Hannover . . .	501	1018
Berlin	400	686
Mülhausen i. E. .	305	518
Straßburg i. E. .	255	869
Augsburg . . .	250	270
Aachen	216	318
Anstalten d. Dtsch. Kont.-Gasgef. Dessau:		
Erfurt	446	686
Dessau	393	441
Luckenwalde . .	375	456
Potsdam . . .	360	501
Nordhausen . .	334	326
Frankfurt a. O. .	301	447
München-Gladbach	270	301
Gotha	251	256
Ruhrort	218	240
Eckesey	105	104

Gaseinrichtungen, was aber nur in einigen Fällen zutreffen dürfte, hauptsächlich aber die riesige Entwicklung des Gaskonsums. Die Einführung des Automaten fiel gerade in eine Zeit so enormer Vermehrung des Gasverbrauches, daß die Beschaffung des zur Erweiterung der Gasanstalten notwendigen Kapitales mancher Stadt und Gesellschaft zu schaffen gemacht hat. Die Gasverwaltungen schwammen im Überfluß und dachten nicht daran, daß auch wieder magere Jahre kommen können. Wie aber der Dessauer Bericht sehr richtig bemerkt, hätten gerade die günstigen Zeiten zur weitesten Einführung der Gasautomaten benützt werden sollen, um in ihrem Konsum einen Schutz gegen schlechte Zeiten zu haben. Die städtischen Gasverwaltungen können also nicht von dem Vorwurfe freigesprochen werden, daß sie die Einführung der Gasautomaten vernachlässigt haben. So hatte zum Beispiel die sonst sehr rührige Gasverwaltung der Stadt Charlottenburg bereits im Jahre 1897 Versuche mit automatischen Gasmessern gemacht und war bis zum Jahre 1900/1901 nicht über Versuche hinausgekommen. Der Bericht über das Jahr 1900/1901 kommt sogar zu der Ansicht, daß die Benützung automatischer Gasmesser niemals in Charlottenburg einen größeren Umfang gewinnen werde und führte als Grund die örtlichen Verhältnisse an. Und welches sind diese örtlichen

Verhältnisse? Hören wir darüber den Bericht: „Diese Bevölkerung (nämlich die minder begüterte Arbeiterbevölkerung, der die Einrichtung vorzugsweise zugute kommen soll) wohnt vorzugsweise in Hinterhäusern, in denen Gaszuleitungen fast durchweg nicht vorhanden und somit Gasmesseranschlüsse überhaupt nicht möglich sind. Wenn daher die Gasbenützung in kleinen Haushaltungen wesentlich gefördert werden soll, so würde nur erübrigen, die Hauptzuleitungen in den Hinterhäusern künftig nicht, wie dies bisher geschieht, auf Kosten der Hauseigentümer, sondern für Rechnung der Gasanstalt zu verlegen. Ein solcher Ausweg erscheint aber unbillig, weil dadurch diejenigen Hauseigentümer in Nachteil kommen würden, die schon jetzt die Hauptgasleitung für ihre Rechnung herstellen müssen." Solange allerdings in Charlottenburg die Gasverwaltung an dieser zarten Rücksicht auf die Hauseigentümer mit Hinterhausleitungen festhält, solange werden die Gasautomaten nicht an Verbreitung gewinnen. Die Hauseigentümer haben nicht das geringste Interesse daran, sich in Unkosten zu stürzen, um den Bewohnern ihrer Hinterhäuser die Benützung von Gas zu ermöglichen. Daran können sie nichts verdienen. Übrigens weiß der Verwaltungsbericht für 1901/1902 zu berichten, daß die Versuche in neuerer Zeit zu einem günstigen Ergebnis geführt haben, und daß die Zahl der Automaten auf ca. 700 im ersten Vierteljahre des Etatsjahres 1903 angewachsen ist. Welch schlagende Widerlegung der langen Deklamationen von 1901! Mit noch weniger Energie hat sich die Berliner Gasverwaltung anfangs der Automaten angenommen. Die von ihr angestellten Versuche ergaben natürlich stets schlechte Resultate. Die Mangelhaftigkeit unseres Münzsystems mit den einander ähnlichen Zwei-, Zehn- und Fünfzigpfennigstücken, die Unzuverlässigkeit der Automaten selber — alles mußte dafür herhalten, sie zu begründen, nur nicht die Tätigkeit der Gasverwaltung. Mit vollstem Rechte machte das „Journal für Gasbeleuchtung und Wasserversorgung" (1900, S. 41) diesen Ausflüchten gegenüber auf die Erfolge der privaten Gasgesellschaften, insbesondere der Deutschen Kontinental-Gasgesellschaft aufmerksam und bemerkte dann: „Eine Sache, die sich in England in vielen hunderttausenden Ausführungen seit Jahren vortrefflich bewährt und in zahlreichen deutschen Städten anstandslos und mit bestem Erfolge eingeführt ist, kann in Berlin nicht mehr als ‚noch nicht reif' bezeichnet werden!"

Auch die Bestimmungen, die für die Abgabe von Gas durch Gasselbstmesser von einzelnen Städten getroffen worden sind, tragen nicht gerade dazu bei, die raschere Einführung derselben zu befördern. Automaten führen sich nur da ein, wo die Leitung und Einrichtung von der Gasanstalt kostenfrei geliefert wird. Ferner ist es sehr wichtig, mindestens eine Flamme zum Kochgaspreise abzugeben. In Basel werden sogar fünf Flammen gestattet, für die ein Zuschlag von 2 Franken pro Flamme und Jahr erhoben wird.

Auch in Nürnberg kann eine Automateneinrichtung bis zu drei Leuchtflammen außer der Gas-, Koch- und Heizeinrichtung umfassen, während in Düsseldorf aus den Automaten, die ausschließlich für Koch- und Heizzwecke aufgestellt sind, kein Gas zu Beleuchtungszwecken entnommen werden darf. Das ist ein bedeutender Nachteil, da es geradezu ausgeschlossen ist, für den geringen Beleuchtungsbedarf dieser Kleinstkonsumenten noch besondere Automaten für Beleuchtungsgas aufzustellen. Dagegen stellt Düsseldorf auch Automaten für Beleuchtungszwecke auf, während Nürnberg solche nicht gestattet. Auch das ist eine grundlose Erschwerung der Benützung von Automaten. Kostenfreie Herstellung der Steigeleitungen scheint mit Ausnahme von Magdeburg nirgends üblich zu sein. Wo also die Hausbesitzer sich nicht entschließen, die Einrichtung derselben auf ihre Kosten vorzunehmen, dürfte die Einrichtung der Gasautomaten an der Mittellosigkeit der Abnehmer scheitern. Auch die Vorschrift eines Minimalverbrauches, die wir unter den Berliner Bestimmungen antreffen, ist ein Hindernis in der gleichen Richtung. Berlin verlangt einen Mindestverbrauch von 300 Kubikmeter pro Jahr, andernfalls ist für jeden Kubikmeter des Minderverbrauches ein Zuschlag von 3 Pf. zu entrichten. Der Satz ist viel zu hoch gegriffen, er wird zum Beispiel in Frankfurt a. M., Hannover, Straßburg usw. überhaupt nicht und in Berlin bei den Automaten der Imperial-Kontinental-Gasassoziation nur im Durchschnitt erreicht. Alles in allem gewinnen wir aus den Bestimmungen der städtischen Gasanstalten den Eindruck, daß dieselben ängstlich bestrebt gewesen sind, etwaige finanzielle Verluste, die ihnen aus den Gasautomaten eventuell erwachsen könnten, möglichst zu vermeiden. Sie suchen daher gerade die kleinsten Konsumenten von der Benützung auszuschließen und nehmen so den Gasautomaten ihre große sozialpolitische Bedeutung. Man muß Öchelhäuser zustimmen, wenn er sagt, daß die sozialen Rücksichten für Einführung des Gases in die ärmeren Volksschichten gegenüber der rein fiskalischen Ausnützung der Gaswerke nur selten in die Erscheinung treten.* Welche Erfolge mit Automaten selbst in kleinen Städten erzielt werden können, dafür ist die Stadt Vegesack ein gutes Beispiel.** Vor der Einführung der Automaten waren 323 Häuser von 632 mit Gasleitungen versehen. Ohne Gasversorgung waren 309 Gebäude mit 440 Familien. Um auch diese für den Gasverbrauch zu gewinnen, wurde die Einrichtung von Automaten beschlossen. Sie werden für Beleuchtungs- und Kochzwecke gemeinsam hergestellt. Der Hausanschluß, die gesamte Einrichtung mit Lampen und Kochern mit allem erforderlichen Zubehör wird den Konsumenten kostenlos

* Auf der 39. Jahresversammlung der Gas- und Wasserfachmänner in J. f. G. W. 1899, S. 494.

** Vergl. Wagner, Erfahrungen mit Gasautomaten, in J. f. G. W. 1901, S. 265 ff.

geliefert; ein bestimmter Jahresverbrauch wird nicht verlangt. Der Gaspreis ist auf 20 Pf. für 1 Kubikmeter festgesetzt, während sonst Leuchtgas 18 Pf. und Kochgas 15 Pf. kosten. Bereits im ersten Jahre wurden 100 Gasautomaten aufgestellt, deren wirklicher Jahresverbrauch sich im Durchschnitt auf 410 Kubikmeter stellte. Die Kosten einer Automatenanlage betrugen 110 Mk., die Einnahme für die Miete (3,5 Pf. pro Kubikmeter), die in dem Verkaufspreis von 20 Pf. enthalten ist, 14,35 Mk., so daß bei einer Kapitalverzinsung von 4 Prozent für Tilgung und Abschreibung 9 Prozent übrig bleiben. Die Benützer der Automaten rekrutieren sich aus allen Bevölkerungskreisen. Fabrik- und Werftarbeiter, sowie kleinere Handwerker machen gern von ihnen Gebrauch, aber auch Beamte, Buchhalter, Privatleute, höhere Postbeamte usw., kleinere Wirtschaften, Läden, Werkstätten und Plättereien. Von Vegesack aus wird auch der kleine Ort Grohn versorgt. Dort hat das Gaswerk 110 Arbeiterwohnungen der Bremer Tauwerkfabrik mit Gasautomatenanlagen versehen. Jede der Wohnungen erhielt einen Zweilochkocher, eine Lyra mit Normalglühlicht für die Wohnstube und einen Wandarm mit Juwelbrenner für die Küche. Die Einrichtung nebst einem dreiflammigen Automatengasmesser kostete 81 Mk., der Verbrauch ist wesentlich geringer als in Vegesack, da sich die Arbeiter zum großen Teile aus Polen rekrutieren, die sehr sparsam und bedürfnislos sind.

Auch auf dem Gebiete der Installation haben die städtischen Gasverwaltungen eine Schwerfälligkeit und ängstliche Scheu vor der Inanspruchnahme städtischer Mittel für diese Zwecke gezeigt, die sie nicht zu ihrem Vorteile von den leitenden Gasgesellschaften unterscheidet. Wir erwähnten bereits, daß die Gasverwaltung in Quedlinburg die wagrechten und senkrechten Steigeleitungen im Innern der Häuser unentgeltlich liefert. Stellen wir neben diese fortschrittliche städtische Verwaltung eine private. Die Neue Gasaktiengesellschaft gewährt seit 1893 die Gratisverlegung der Zuleitung, wenn dieselbe nicht außergewöhnlich lang ist, ferner die Gratisverlegung von Hauptstammrohren durch ganze Häuser, die Herstellung der Zweigleitungen für die Kochapparate gegen Entgelt des Arbeitslohnes bis zur gänzlichen Gratiseinrichtung in der Küche, sie leiht die Gasmesser, durch welche das zum Heizen und Kochen verbrauchte Gas getrennt von dem Beleuchtungsgase gemessen wird, an die Konsumenten unentgeltlich aus und gestattet den Anschluß von 1 bis 2 Flammen zur Beleuchtung der Küche an den Gasmesser für den Kochapparat. Von hier bis zur Ausführung der gesamten für den privaten Gebrauch erforderlichen Beleuchtungs- und Kocheinrichtung durch die Gasanstalt und auf ihre Kosten ist in der Tat kein sehr weiter Schritt mehr. Und das kann ja wohl als die notwendige Vorbedingung für die allgemeine Ausdehnung des Gasverbrauches bis hinab in die großen Kreise der nichtbesitzenden Klassen der Einwohnerschaft

bezeichnet werden, daß seitens der Gasanstalten die gesamten Installationskosten getragen werden, und die Konsumenten, soweit ihnen eben ihre finanzielle Lage die Einrichtung der Gaszuleitung nicht gestattet, für die Benützung des Gases von der Willkür der Hauseigentümer unabhängig gemacht werden. Wieweit sind noch die Städte von diesem Ziele entfernt! Die Zuleitung des Hauptrohres von den Straßenröhren bis zur Grundstücksgrenze, geschweige denn bis zum Gasmesser, erfolgt nicht einmal in allen Städten auf Kosten der Stadt. Alle möglichen Einschränkungen sind vorbehalten. Unentgeltlich erfolgt die Zuleitung von den Straßenröhren bis zum Gasmesser und die Aufstellung des letzteren nur in Cassel (in Straßen mit Gasleitung), Halle (falls im Hause Gasleitung vorhanden ist) und in Magdeburg, gänzlich auf Kosten der privaten Konsumenten dagegen in Bielefeld, Bonn, Bremen, Cöln, Darmstadt, Elberfeld, Essen, Freiburg, Hagen, Leipzig, München, Remscheid, Stuttgart, Würzburg. Die Strecke vom Straßenrohr bis zur Grundstücksgrenze wird auf Kosten der Stadt gelegt in Dresden, Düsseldorf, Elbing, Altona, Danzig, Offenbach, Posen, Hamburg, Chemnitz und Wiesbaden, in Karlsruhe nur, falls sie unter 10 Meter, in Spandau unter 20 Meter bleibt, in Barmen sogar nur für eine Länge von 3 Meter. In einer Anzahl von Städten hört das unentgeltlich von der Stadt zu verlegende Rohr 2 Meter bezw. 1,5 Meter bezw. 6 Fuß vor der Grundstücksgrenze oder der Straßenfluchtlinie auf. Das gilt für Königsberg, Bromberg, Charlottenburg, Zwickau, Breslau, Stettin, Görlitz und Liegnitz. In Kiel dagegen ist die städtische Verwaltung so entgegenkommend und legt das Rohr noch 2,5 Meter hinter die Straßengrenze in das Grundstück des Hausbesitzers hinein.

Nur in den drei Städten Düsseldorf, Elbing und Magdeburg werden von der städtischen Gasverwaltung auch Leitungen im Inneren des Hauses hergestellt. So legt das Gaswerk in Düsseldorf die für die Aufstellung eines Kochherdes erforderliche Rohrleitung, soweit dieselbe die Länge von 10 Meter nicht überschreitet, stellt einen besonderen Gasmesser und den Gasherd auf und berechnet für die gesamte Einrichtung eine bestimmte monatliche Miete. In Elbing werden die inneren Leitungen, die zur Verwendung des Gases zu Koch- und Heizzwecken dienen sollen, auf besonderen Antrag gegen eine jährliche Miete von 10 Prozent des Selbstkostenpreises von der Verwaltung gestellt. In Magdeburg wird bei kleineren Gasanlagen in Geschäftsräumen und Werkstätten bis zu 5flammigen Gasmessern die Leitung auch hinter dem Gasmesser bis zu den Brennern von der Verwaltung kostenlos ausgeführt. Die Abnahme des Gases hat durch Automaten zu erfolgen, die kostenfrei aufgestellt werden. Unter Umständen werden auch in Wohnräumen Deckenleitungen auf Kosten der Verwaltung ausgeführt. Kochgasanlagen werden dann kostenlos geliefert, wenn die Koch- und Plättanlage von der Gas-

verwaltung gemietet werden. Der Gaspreis beträgt in allen diesen Fällen 20 Pf. pro Kubikmeter; in demselben ist die Vergütung für die Kosten der Leitung und des Messers im Gaspreise mit einbegriffen.

Nicht einmal zur unentgeltlichen Lieferung der Gasmesser hat sich die Mehrheit der Städte entschließen können. Selbst da, wo sie kostenfrei aufgestellt werden und keine Miete erhoben wird, werden den Konsumenten Unterhaltungskosten berechnet. Ohne weitere Bedingung liefert Danzig, Görlitz, Liegnitz, Nürnberg, Spandau, Stuttgart, Zwickau die Gasmesser, während Barmen, Freiburg, Halle, Karlsruhe einen bestimmten Minimalkonsum verlangen. Unentgeltlich werden dann die Gasmesser für Heiz-, Koch- und Motorengas in Duisburg, Elbing, Elberfeld aufgestellt, während Bonn und Posen auch für diesen einen Minimalkonsum vorschreibt. In Hamburg sind die Mieten für diese Gasmesser billiger als die für Beleuchtungsgas. Dagegen machen Cassel, Charlottenburg, Düsseldorf, Magdeburg, Kiel, Stettin, Altona, Bremen, Crefeld, Darmstadt, Offenbach, München, Bielefeld, Chemnitz keinen Unterschied für die Gasmesser der verschiedenen Gasarten und erheben gleiche Mietsätze für dieselben.

Derselbe kleinliche Geist zeigt sich ferner in der Erhebung von Prüfungsgebühren für die Abnahme solcher Leitungen, die nicht von der Gasanstalt selbst hergestellt sind, wie das zum Beispiel in Nürnberg, Dresden, Würzburg, Altona, Stuttgart und Görlitz der Fall ist. In anderen Städten, wie Cassel, Bromberg, Offenbach, ist die erste Prüfung frei, während für jede folgende Gebühren berechnet werden.

Wir haben bereits oben bei den Automaten hervorgehoben, wie wichtig es für die schnellere Einführung derselben ist, den Anschluß einer oder mehrerer Leuchtflammen an die Leitung für die Koch- oder Heizvorrichtungen zu gestatten. Das gleiche gilt allgemein für den Bezug von Heiz-, Koch- und Motorengas, und eine größere Anzahl städtischer Gasverwaltungen ist auch fortschrittlich genug, ihren Konsumenten diese Erleichterung zu gewähren. Meist wird der Anschluß einer Leuchtflamme bei Aufstellung einer Gasmaschine, eines Kochapparates oder eines Gasbadeofens gestattet. Häufig wird die Größe der Leuchtflammen beschränkt, indem ein bestimmter Maximalkonsum derselben, 150 bezw. 200 Liter, vorgeschrieben wird. Auch hier fehlt es nicht an einschränkenden Bestimmungen, die durch ihre Kleinlichkeit den Eindruck machen, als ob die Konzession nur widerwillig gewährt sei, und die auf jeden Fall die Wirkung der erleichternden Bestimmungen teilweise oder ganz wieder aufheben. So wenn zum Beispiel in Elberfeld zwar eine Leuchtflamme von nicht mehr als 150 Stundenlitern zu jedem T-Gasmesser gestattet wird, aber für die ersten 150 Kubikmeter des jährlichen Konsums der Leuchtgaspreis berechnet wird. Der ganze Vorteil kann sich

hier in manchen Fällen in Nachteil verwandeln. Dagegen werden in Karlsruhe zwei Leuchtflammen gestattet, für die aber ein monatlicher Zuschlag von 50 Pf. pro Flamme erhoben wird. Noch liberaler ist die städtische Gasverwaltung in Görlitz. Hier dürfen aus der besonderen Kochgasleitung in jedem Raum, in dem Gasmotoren stehen oder Apparate zu gewerblichen Zwecken Gas verbrauchen, so viele Leuchtflammen gespeist werden, als zur Beleuchtung der Motoren und Apparate erforderlich sind.

Stellen wir nunmehr die Resultate dieses Teiles unserer Untersuchung kurz zusammen. Wir haben gefunden, daß sowohl da, wo es sich um technische Einrichtungen der Produktion, als auch da, wo es sich um Neuerungen zu Zwecken der Konsumsteigerungen handelt, im allgemeinen die städtischen Verwaltungen nicht hinter den privaten zurückbleiben. Einzelne private Gesellschaften, wie zum Beispiel die Deutsche Kontinentale Gesellschaft zu Dessau und andere, sind allerdings auf manchen Teilgebieten als Pioniere tätig gewesen; neben solchen fortschrittlichen und rührigen Privatgesellschaften konnten wir aber in den gleichen Fällen städtische Gasverwaltungen gleicher Art namhaft machen. Unter den städtischen wie den privaten Anstalten sind eben oft recht bedeutende Qualitätsunterschiede vorhanden und werden bestehen bleiben, solange die Menschen noch nicht auf dem Wege der Fabrikation hergestellt werden. Sehr viel hängt wie bei allen Einrichtungen der menschlichen Gesellschaft von der Tüchtigkeit der leitenden Personen ab. Sie ist imstande, alle Hindernisse der Verwaltungsorganisation zu überwinden, womit allerdings nicht gesagt sein soll, daß auf diese nichts oder nur wenig ankommt. Es ist ein großer logischer Fehler, Institutionen statt der Menschen und Menschen statt der Institutionen verantwortlich zu machen. Fanden wir also, daß die Einwände gegen den städtischen Betrieb, die aus der technischen Rückständigkeit einzelner städtischer Anstalten abgeleitet werden, falsche Verallgemeinerungen — mit dem gleichen Rechte ließe sich die Berechtigung des privaten Betriebes aus der technischen Rückständigkeit einzelner privater Anstalten widerlegen — und daher ohne jede Beweiskraft sind, so gilt das noch in höherem Grade von den Einwänden, mit denen wir es nunmehr zu tun haben.

Es sind dies Einwände, die auf dem Gebiete der Arbeiterpolitik liegen. Mit der Ausdehnung der kommunalen Tätigkeit muß auch die Zahl der von den Kommunen beschäftigten Arbeiter ständig wachsen, und die Höhe der ihnen bezahlten Löhne auf die Löhne der bei privaten Unternehmern beschäftigten Arbeiter eine Wirkung ausüben. Wir haben uns bereits in der speziellen Arbeiterpolitik ausführlicher mit dieser Tatsache und der alten Klage der kapitalistischen Ausbeuter darüber beschäftigt, die sich übrigens nicht nur gegen die Stadtverwaltung, sondern ebensosehr auch gegen die ihren Arbeitern mehr als Hungerlöhne zahlenden privaten Unternehmer richtet, so daß jedes weitere

Wort hier überflüssig ist. Wichtiger scheinen die Bedenken, die an die Ausübung des Stimmrechtes seitens der städtischen Arbeiter anknüpfen, zumal da diese Bedenken nicht nur von kapitalistischen Unternehmern, sondern auch von Mitgliedern der Arbeiterpartei selbst erhoben werden. Wir erinnern an die Debatte, die sich an einen Vortrag des Sekretärs der Battersea Labour League, W. Sanders, anknüpfte. Sanders spricht in seinem Vortrage „Die moderne Arbeiterbewegung in England" (Frankfurt a. M. 1901, S. 26 ff.)* von den Problemen, die die neue Demokratie auf dem Gebiete des Munizipalsozialismus, dem fruchtbarsten Felde für die Arbeiterbewegung, zu lösen habe, und bezeichnet die „leider wachsende Anschauung, daß es der Zweck öffentlicher Unternehmungen sei, möglichst gute Arbeitsbedingungen zu schaffen, ohne Rücksicht auf die allgemeinen Interessen der Gesellschaft", die Versuche, die darauf ausgehen, „die Gesellschaft als eine Zitrone zu betrachten, die man im Interesse einiger Arbeitergruppen ausquetschen dürfe", als außerordentlich gefährlich für diese Bewegung. Es handelt sich also nicht um die Ausnützung der ökonomischen Macht der städtischen Angestellten beziehungsweise ihrer Koalition gegen die Stadtverwaltung im Interesse besserer Arbeitsbedingungen, sondern um die Benützung ihres Stimmrechtes. Die städtischen Arbeiter würden, so befürchtet man, bei der Abstimmung für einen Kandidaten sich ausschließlich von seiner Stellungnahme zu ihren Arbeitsbedingungen leiten lassen, und durch ihre Abstimmung einen Einfluß auf die Stadtverwaltung auszuüben suchen. Da mit der Ausdehnung der städtischen Unternehmertätigkeit die Zahl der städtischen Arbeiter, und damit auch die Größe ihres Einflusses wachsen muß, so ziehen die Feinde der städtischen Regie daraus den Schluß, daß eine Beschränkung des letzteren notwendig sei. Um die Gefahr der Ausbeutung des städtischen Gemeinwesens zu verhindern, soll es den privaten Unternehmern zur freien Ausbeutung überliefert werden. Schon dieses den Deklamationen zugrunde liegende Ziel hätte darauf aufmerksam machen müssen, was es mit der angeblich drohenden Gefahr eigentlich auf sich hat. Wenn die Bourgeoisie die politische Macht ihres Stimmrechtes ausübt, um solche Vertreter in die Stadtverwaltung zu schicken, die ausschließlich ihre Interessen fördern — wir haben noch niemals gehört, daß die Stellung zur Arbeiterpolitik für die Auslese der bürgerlichen Kandidaten entscheidend gewesen ist, falls nicht der bestimmte Zweck, Arbeiterstimmen zu fangen, dabei verfolgt wurde —, so ist es selbstverständlich. Wenn aber die städtischen Arbeiter das gleiche tun, so spricht man von einer dem Gemeinwesen und der moralischen Qualität der Arbeiterklasse drohenden Gefahr und verlangt, daß den städtischen Ar-

* Vergleiche W. Förster, Munizipalsozialismus und Ethik in „Soziale Praxis", X, S. 73 bis 76, ferner Klassenkampf und Ethik, „Soziale Praxis", X, S. 377 bis 382, 401 bis 406; K. Kautsky in „Neue Zeit", 1900/01, Nr. 8.

beitern ihr Stimmrecht genommen werde. Was hat es denn eigentlich mit dieser Gefahr auf sich? Auch vor der Munizipal Trading-Kommission des englischen Parlamentes wurde sie von den Vertretern des großkapitalistischen Unternehmertums besprochen und ins Ungeheuerliche übertrieben. Die Übertreibungen wurden von dem Lord Provost von Glasgow auf das zutreffende Maß zurückgeführt. Er hob zunächst hervor, daß die Stadtverwaltungen bestrebt sind, ein gutes Verhältnis mit ihren Arbeitern aufrechtzuerhalten. Schon dadurch wird ein rücksichtsloses Vorgehen der städtischen Arbeiter gegen die Stadtverwaltungen sehr unwahrscheinlich. Die Gefahr einer Vergewaltigung durch die Stimmen der Arbeiterschaft im Interesse der städtischen Arbeiter wird ferner dadurch verringert, daß die Interessen dieser Gruppe und die der übrigen Arbeiterschaft durchaus nicht in vollem Umfange identisch sind. Die letztere hat allerdings ein Interesse daran, daß die Arbeitsverhältnisse der städtischen Arbeiter günstig sind, wie sie das gleiche Interesse gegenüber allen Arbeitergruppen hat. Dagegen wird sie einer maßlosen Erhöhung der Lohnsätze der städtischen Arbeiter, einer Steigerung ihrer Lebenshaltung weit über das Niveau hinaus, das dieser Berufsklasse innerhalb der Berufshierarchie der Arbeiter zukommt, gleichgültig und ebenso ablehnend gegenüberstehen, wie die übrigen Steuerzahler, zu denen sie ja auch gehören. Und schließlich verschwindet die Zahl der städtischen Arbeiter gegenüber der Zahl der übrigen stimmberechtigten Bürger. Das gilt heutzutage und wird auch in Zukunft so sein, da eine Ausdehnung des städtischen Betriebes auf alle Industrien der Stadt vollständig ausgeschlossen ist. Die industrielle Tätigkeit der Kommunen wird sich stets in ziemlich engen Grenzen halten.

Damit haben wir im wesentlichen die Einwände besprochen, die gegen den kommunalen Betrieb industrieller Unternehmungen im allgemeinen erhoben werden. Im Grunde laufen sie alle darauf hinaus, daß der munizipale Betrieb Sozialismus und als solcher zu verwerfen ist. Die private Unternehmung hat bisher alles in der vortrefflichsten Weise und zum Besten des Gemeinwohls, wie auch der einzelnen Konsumenten ausgeführt. Wozu also die Munizipalisierung, die den privaten Profit zerstört und die Stadtverwaltung der Arbeiterklasse zur Ausbeutung ausliefert? Das ist der privatkapitalistische Standpunkt, der auch in der englischen Munizipal Trading-Kommission von den Vertretern der Handelskammern und Unternehmervereine mit großem Eifer, aber wenig Geschick vertreten wurde. Leider haben ihre Argumente an Überzeugungskraft beträchtlich eingebüßt — infolge der erfolgreichen Tätigkeit der Stadtverwaltungen, die sich dem privaten Unternehmertum mindestens ebenbürtig, in vielen Fällen aber als überlegen erwiesen haben. Dagegen haben die Argumente, die gegen den privaten Betrieb monopolistischer, die öffentlichen Straßen benützenden Unterungen, wie der Licht-, Kraft- und Wärmezentralen,

der Straßenbahnen usw. sprechen, infolge der Tätigkeit der privaten Gesellschaften und der rücksichtslosen Art und Weise, in der sie ihre Machtstellung zu allen Zeiten ausgenützt haben, ganz bedeutend an Kraft und Anerkennung gewonnen. Mit ihnen haben wir es nunmehr zu tun.

Bei den zentralen Licht- und Kraftversorgungsanstalten, bei den Straßenbahnen, den Hafenanlagen und sonstigen dem öffentlichen Verkehr dienenden Einrichtungen handelt es sich um Anstalten, die einen bedeutenden Kapitalaufwand erfordern. Für die Amortisierung desselben ist infolgedessen eine längere Zeitdauer erforderlich und die Verträge, die privaten Gesellschaften den Betrieb solcher Anstalten konzedieren, müssen daher eine entsprechende zeitliche Dauer der Untersuchungen festlegen. Nun ist es aber außerordentlich schwierig, ja einfach unmöglich, die technische Entwicklung auf diesen Gebieten auf 20 oder 30 Jahre hinaus vorzusehen, sowenig wie sich die Entwicklung des Bedürfnisses vorausbestimmen läßt. Die in der Zukunft eintretenden Verhältnisse lassen sich nicht übersehen, und so ist die Gefahr vorhanden, daß langfristige Verträge, die anfänglich vielleicht die Interessen der Stadtgemeinden und der privaten Konsumenten zu wahren schienen, infolge der technischen und wirtschaftlichen Entwicklung beide einer grenzenlosen Ausbeutung durch die privaten Gesellschaften überliefern. Das trifft vor allem bei der Preisfestsetzung zu. Die Schwierigkeit, den Preis einer Ware festzusetzen, wenn es noch an den genügenden technischen Erfahrungen mangelt, ist sehr groß. In allen Fällen wird der Unternehmer nicht zu kurz kommen. Ein Beispiel aus der Geschichte der Gaspreise! Im Vertrage mit der Stadt Kempten stellte Rüdinger im Jahre 1857 eine Preisskala auf und gab dem Magistrat das Recht, von Zeit zu Zeit nach Maßgabe des in der Skala fixierten Flammenpreises durch die Probe mit dem Photometer den Preis von 1000 Kubikfuß zu fixieren. In der Praxis ergaben sich am Photometer so hohe Preise, daß der Unternehmer sich in der angenehmen Lage befand, sie von Anfang an herabsetzen zu können. Die Städte haben auch mit den ersten Verträgen, die sie mit den privaten Gasgesellschaften abschlossen, im allgemeinen recht ungünstige Erfahrungen gemacht. Wir sahen schon früher, daß die unheilbaren Zustände, welche sich im Laufe der Jahre entwickelt hatten, unaufhörliche Agitationen in der Bürgerschaft erregten, deren Ziel die Abänderung der alten Verträge waren. Je jünger eine Technik ist, desto größer sind die Gefahren einer technischen Revolution und die dadurch bewirkte Umgestaltung der wirtschaftlichen Verhältnisse, des Produktionspreises usw., desto größer sind auch die Gefahren, daß die Grundlagen der Verträge vollständig verändert werden. Wenn man also aus dem Risiko, mit dem die Übernahme neuer Produktionszweige verbunden ist — übrigens besteht dieses Risiko heute mehr als je auch für die ältesten Produktionszweige —, den Schluß gezogen

hat, daß die Kommunen sich von diesen fernhalten und ihren Betrieb der privaten Unternehmung überlassen sollen, so laufen die Kommunen mit einem solchen Verzicht auf kommunalen Betrieb das andere vielleicht noch größere Risiko, durch den Abschluß langfristiger, durch die technische Entwicklung schnell überholter Verträge sich und ihre Bürger auf Gnade und Ungnade den privaten Gesellschaften zu überliefern. Wir glauben, daß dieses Risiko das gefährlichere ist. Dem Risiko, das in der Neuheit einer Produktion und den damit verbundenen wesentlichen Verbesserungen und Veränderungen besteht, läßt sich durch hohe Abschreibungen und Amortisation begegnen. Gegen das andere ist kein Kraut gewachsen. Vertragsänderungen lassen sich die privaten Gesellschaften teuer, besonders gern mit einer Konzessionsverlängerung bezahlen, das heißt mit einer Verewigung gerade des Verhältnisses, in dem die meisten Übelstände ihre Quelle haben.

Die Unternehmergesellschaften für Licht-, Wärme- und Kraftversorgung sind bei der Ausübung ihres Betriebes auf die Benützung der öffentlichen Straßen angewiesen. Die Stadt erteilt ihnen in den meisten Fällen ein ausschließliches Recht auf diese und verschafft ihnen damit eine Monopolstellung auf ihrem Produktionsgebiete. Wir werden später bei der Besprechung der Gas- und Elektrizitätsverträge sehen, welche Gegenbedingungen für diese Leistung von den Gemeinden erhoben werden, und dort ebenfalls darzustellen haben, wie sie bemüht sind, ihre Straßen gegen eine übermäßige Inanspruchnahme seitens der Gesellschaften zu schützen. Anfänglich haben die Stadtverwaltungen auf diesen Punkt der Straßenbenützung sehr wenig Gewicht gelegt. Das war begreiflich. In den Anfängen der Gasbeleuchtung gab es entsprechend dem schwachen wirtschaftlichen Leben in den Städten nur einen geringen Straßenverkehr und eine Benützung des Straßenuntergrundes war so gut wie unbekannt. Kanalisation gab es damals in den deutschen Städten sowenig, wie zentrale Wasserversorgung. Seitdem haben sich die Verhältnisse vollständig geändert. Der in Großstädten rasch anwachsende, die Straßen bis zum Überfließen füllende Verkehr verlangt nicht nur ungehinderte Freiheit der Bewegung in den Straßenzügen, sondern stellt auch an die Glätte der Straßendecke stets höhere Anforderungen. Der Straßenuntergrund wird in der verschiedenartigsten Weise in Anspruch genommen. Kanäle, Wasserleitungen, Gasleitungen, Telegraphen- und Telephonkabel, Starkstromkabel der Elektrizitätswerke usw. — sie alle müssen im Straßenuntergrunde untergebracht werden, dessen beschränkte Größe die raffinierteste Raumausnützung verlangt. Wie außerordentlich die Straßenkörper in den modernen Großstädten für die Lagerung von Leitungen aller Art beansprucht werden, dafür ist wohl Berlin das beste Beispiel. Da die meisten Leitungen zwecks Schonung des eigentlichen Straßenkörpers in den Bürgersteigen verlegt werden, so stellen sich bei der

geringen Breite derselben ihrer rationellen Verteilung oft sehr bedeutende Schwierigkeiten in den Weg. In Berlin gelten dafür die folgenden Regeln. Der Raum von der Hauskante bis zu $1^1/_2$ bis 2 Meter Abstand soll für die Post- und andere Telegraphenanlagen benützt werden. Darin werden in einer Tiefe von 70 Zentimeter die Feuerwehrkabel, die Polizeikabel, die Reichstelegraphenkabel, die weiten gußeisernen Rohre für die Fernsprechkabel und die Rohrpost untergebracht. In den Raum zwischen $1^1/_2$ und zirka 3 Meter Abstand werden die Rohrleitungen der städtischen und der englischen Gasanstalten verlegt. Der letzte Streifen bis zur Bordschwelle ist für die Monierkanäle der Starkstromkabel, die Tonröhren der Hausentwässerung mit ihren Reinigungskästen, die Straßenlaternen, Straßenbrunnen, Anschlagsäulen usw. bestimmt. Dann folgen im Abstand von 4,7 bis 5,3 Meter vom Hause die dünneren Wasserrohre mit weniger als 230 Millimeter Durchmesser und meist schon unter dem Straßendamme die stärkeren Wasserrohre und die Gasrohre mit mehr als 385 Millimeter Durchmesser. Dazu kommen dann noch unter dem Straßendamme die Kanäle, auf ihm die Geleiseanlagen der Straßenbahn. Es liegt wohl auf der Hand, daß bei einer solchen gedrängten Anordnung der Anlagen leicht Kollisionen zwischen den verschiedenen Verwaltungen eintreten können. Nicht minder droht die Gefahr einer unaufhörlichen Inanspruchnahme des Straßenkörpers durch Reparaturen, Erweiterungen usw. der verschiedenen Netze, deren Unbequemlichkeiten nur durch eine planmäßige und einheitliche Anordnung auf ein Minimum reduziert werden kann. Das Bestreben der städtischen Behörden muß daher dahin gehen, sich die Kontrolle über eine möglichst große Zahl der Leitungsanlagen zu verschaffen. Das ist nur bei den Verteilungsnetzen möglich, die nicht unter staatlicher Verwaltung stehen, also bei denen der Wasserwerke, Gasanstalten, Elektrizitätswerke und Straßenbahnen. So führt also die Notwendigkeit, im Interesse des sich auf den Straßen bewegenden Verkehrs ungehindert über das Straßennetz verfügen zu können, dazu, die Munizipalisierung der die Straßenkörper benützenden Anstalten zu fordern.

Wir haben soeben gesehen, wie sich im Laufe der Zeit die Bedeutung der Straße und des Straßenuntergrundes geändert hat. Das ist zum guten Teil eine Folge der gesteigerten Bedeutung, die die Licht- und Wärmezentralen, in erster Linie also die Gasanstalten als die älteren Einrichtungen, im gesamten Leben der Städte dem wirtschaftlichen, wie dem gesellschaftlichen gewonnen haben. Versetzen wir uns noch einmal kurz in die Anfänge der Gasbeleuchtung. Die Gasanstalten sind in Deutschland zunächst aus dem Bedürfnis nach einer besseren Beleuchtung der öffentlichen Straßen zur Einführung gekommen. Ihren Absatz fanden sie außerdem bei den Geschäften und industriellen Etablissements, deren Zahl damals in Deutschland keine sehr große war. Der

Konsum für die Beleuchtung von Privatwohnungen war anfänglich ein außerordentlich geringer. Obschon die Gasbeleuchtung der Straßen gegenüber der bisherigen Ölbeleuchtung einen beträchtlichen Fortschritt bedeutete, war sie doch eine recht kümmerliche, die kaum für den geringen Abendstraßenverkehr ausreichen mochte. Alle diese Verhältnisse haben sich mit der Entwicklung der Großstädte gründlich geändert. Der Straßenverkehr wurde nicht nur in den gebräuchlichen Stunden größer, sondern gewann auch stetig an zeitlicher Ausdehnung. Es entwickelte sich ein Abendverkehr, dann ein Nachtverkehr, bis schließlich die Ströme des Verkehrs sich ohne Unterbrechung durch die Hauptstraßen der Stadt bewegen. Dieser Verkehr, zu dessen Bewältigung alle Mittel der Verkehrstechnik angewendet werden, bedarf einer viel intensiveren Straßenbeleuchtung, um überhaupt möglich zu sein. Ihm genügt die Gasbeleuchtung nicht mehr; er greift zur Elektrizität, deren mächtige Bogenlichter seine Wege mit ihrer Lichtfülle erhellen müssen. Ganz das gleiche gilt auch für die stets größer werdenden Ladengeschäfte, für die Fabriken, kurz für alle Einrichtungen des modernen wirtschaftlichen Lebens, deren Lichtbedarf mit ihrem Umfang und der Intensität ihres Betriebes wächst. Auch im privaten Leben hat sich das Lichtbedürfnis ungeheuer gesteigert. Die Gasbeleuchtung ist durch die Erfindung des Gasglühlichts siegreich in die privaten Häuser getragen worden und fängt an, auch in den Wohnungen der ärmeren Klassen der Bevölkerung eine Stätte zu finden. Zu gleicher Zeit haben die Gasanstalten ihr Tätigkeitsfeld gewaltig erweitert. Sie sind jetzt nicht nur Lichtzentralen, sondern ebensosehr, ja in einigen Fällen überwiegend Kraft- und Wärmezentralen. Sie liefern Kraft den Gewerben und Wärme den Industrien und privaten Konsumenten. Diese Entwicklung läßt sich besonders gut bei den Gasanstalten verfolgen, während die Elektrizitätswerke als die jüngeren Anstalten in der Mehrzahl gleich als Licht- und Kraftzentralen auf den Plan getreten sind. Diese kurz skizzierte wirtschaftliche Bedeutung der Gas- und Elektrizitätswerke hat zur Folge, daß sie im Gesamtgebiete der privaten Unternehmung eine besondere Stellung einnehmen. Ihr ungestörter Betrieb ist eine Vorbedingung für den ungehinderten Ablauf des wirtschaftlichen Lebens der Städte geworden. Wenn in einem Dorfe oder einer Kleinstadt die zentrale Beleuchtungsanstalt einmal versagt, so mögen einige Unbequemlichkeiten die Folge davon sein. Für die Großstadt bedeutet die Betriebseinstellung der Gas- und Elektrizitätswerke den Stillstand des gesamten wirtschaftlichen Lebens für einen großen Teil seiner Zeit. Der Schaden beläuft sich sofort auf Millionen von Mark. Wenn wir nun von solchen Zufällen absehen, die die Vernichtung der Gasfabrik oder des Elektrizitätswerkes nach sich ziehen, so bleiben als einzige wichtigere Ursachen von Betriebseinstellung die Streiks und Aussperrungen des Arbeiterpersonals übrig. Die Geschichte der privaten Gasgesell-

schaften hat nun gezeigt, daß sie gegenüber ihrem Arbeiterpersonal auch keine andere Stellung einnehmen, als die übrige Unternehmerschaft. Sie nutzen ihre ökonomische Übermacht in der gleichen rücksichtslosen Weise aus, selbst auf die Gefahr hin, die von ihnen versorgten Stadtgebiete in Dunkelheit zu versetzen und das wirtschaftliche Leben derselben auf die empfindlichste Weise zu schädigen. Es genügt, hier darauf hinzuweisen, daß die Möglichkeit von Streiks und Aussperrungen bei privaten Betrieben stets vorhanden ist, und daß die Geschichte der privaten Gasversorgung nicht gerade arm an ihnen ist. Eine ganz andere Stellung nehmen in dieser Beziehung die städtischen Betriebsverwaltungen ein. Ohne daß wir ihrem sozialpolitischen Verständnis ein besonderes Lob erteilen wollen — leider ist dasselbe an vielen Orten recht gering —, größer als das der privaten ist es in den meisten Fällen doch. Zudem wird sich eine städtische Betriebsverwaltung viel mehr als eine private davor scheuen, durch die Ablehnung von Arbeiterforderungen einen Streik zu provozieren und durch eine Betriebseinstellung die Stadt in Dunkelheit zu versetzen. Kann sie doch zu jeder Zeit von den Vertretern der Arbeiterschaft, sofern dieselbe auf den Gemeindebehörden vertreten ist, wegen ihrer feindlichen Arbeiterpolitik, von allen Gemeindevertretern aber wegen der Betriebseinstellung zur Rechenschaft gezogen werden. Gegenüber den privaten Gesellschaften sind dagegen die Stadtgemeinden und die privaten Konsumenten so gut wie hilflos. Die Vertragsbestimmungen, durch die sich die Kommunen gegen Betriebseinstellung zu schützen suchten, sind, wie wir weiter unten ausführlicher darlegen werden, meistens ohne jeden Wert. Für den Fall von Betriebseinstellungen, die eine direkte Folge von Streiks sind, trifft kein einziger Vertrag Vorsorge. Die Kontinuierlichkeit des Betriebes, soweit dieselbe durch eine arbeiterfeindliche Lohnpolitik bedroht ist, ist also bei städtischer Verwaltung gesicherter, als bei privater.

Schon allein diese Tatsache wäre bei der besonderen Bedeutung der Licht- und Wärmezentralen für das wirtschaftliche Leben der Städte genügend, um den städtischen Besitz und Betrieb derselben zu rechtfertigen. Dazu kommt noch der weitere Umstand, daß eine Verwaltung der Werke, die ausschließlich das Interesse des Gemeinwohls und der Konsumenten verfolgt, nur bei kommunaler Regie möglich ist. Das A und O der privaten Unternehmung ist der Profit der Unternehmer. Es wäre lächerlich, behaupten zu wollen, daß ihr Profitinteresse sich mit dem der Konsumenten deckt. Bei der Ausdehnung des Betriebs wie bei der Festsetzung der Preise wird ausschließlich das erstere bestimmend sein. Die Ausdehnung der Verteilungsnetze wird von den Gasgesellschaften, Elektrizitätswerken, Straßenbahnen nur dann vorgenommen werden, wenn sie von vornherein oder nach kurzer Zeit eine genügende Verzinsung des Anlagekapitals abwerfen. Läßt sich das gleiche Quantum Profit bei kleinerem

Geschäftsumfange erzielen, so wird kein Privatunternehmer sein Geschäft vergrößern, nur um einem größeren Kreise die Vorteile seiner Produktion zuzuwenden. Nur die Rücksicht auf die Konkurrenz kann ihn veranlassen, von dieser Regel eine Ausnahme zu machen. Gerade bei dem Betriebe von Licht- und Wärmezentralen, sowie von Straßenbahnen wird es meistens der Fall sein, daß die Erweiterung der Versorgungsgebiete keine Vermehrung, sondern eher eine Verminderung des Profites verursacht. Die zentralen dichtbevölkerten Stadtteile, in denen der Straßenverkehr am stärksten ist und in denen sich die Geschäfte mit dem größten Licht- und Kraftbedarf konzentrieren, bilden stets das ursprüngliche Arbeitsgebiet der privaten Gesellschaften. Hier heimsen sie ihre reichsten Profite ein. Sie zeigen daher auch nicht die geringste Neigung, ihre Tätigkeit über diese Grenzen hinaus auf die weniger dichtbevölkerten Vororte mit geringem Verkehr und Geschäftsbetrieb auszudehnen. So zwang die Weigerung der Imperial Continental Gas Association, die Gasbeleuchtung auch auf die neuentstandenen Straßenzüge auszudehnen, die Stadt Berlin schon in den vierziger Jahren dazu, die Einrichtung einer städtischen Gasanstalt in die Hand zu nehmen. So zwang, um ein Beispiel aus dem Gebiete des Straßenbahnwesens anzuführen, die Weigerung der Nürnberger Straßenbahngesellschaft, weniger profitversprechende Straßenbahnlinien in den Außenbezirken zu bauen, in allerjüngster Zeit die Nürnberger Stadtverwaltung dazu, sehr wider ihren Willen den Bau und Betrieb dieser Straßenbahnlinien in eigener Regie zu unternehmen. Die Unternehmer erheben nicht im geringsten Anspruch darauf, Wohltäter der Menschheit zu sein. Sie wollen Profit, Profit und nochmals Profit. Der Profit ist aber nicht das Ziel der städtischen Verwaltung; jedenfalls sollte er es nicht sein. Deshalb können auch allein die Städte die Verteilungsnetze ihrer Gas- und Elektrizitätswerke, die Linien ihrer Straßenbahnen in solche Bezirke ausdehnen, wo die Bevölkerungsdichtigkeit keine genügende Verzinsung des Anlagekapitals garantiert, wo überhaupt noch kein Anbau vorhanden, sondern nur projektiert ist, und dort Neuanlagen einrichten, die eine Zeitlang auch ohne Profit zu arbeiten haben. Sie allein können ihre Licht- und Wärmezentralen und ihre Straßenbahnen planmäßig in den Dienst des Städtebaus und der Wohnungspolitik stellen.

Aus der Tatsache, daß die städtische Verwaltung nicht von Profitrücksichten bestimmt wird, der Inhalt der privaten Unternehmung dagegen das Streben nach möglichst großem Profit ist, fließt die Möglichkeit für sie, ihre Waren, beziehungsweise ihre Leistungen zu billigeren Preisen verkaufen zu können. Bei den privaten Gesellschaften ist die Höhe der Dividenden nur insoweit beschränkt, als in den Verträgen Maximalpreise festgesetzt sind. Dieselben haben daher auch keine Veranlassung, unter die Maximalpreise hinabzugehen. Die städtischen Verwaltungen können — natürlich vorausgesetzt, daß sie die er-

forderliche Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals herauswirtschaften, eventuell noch einen Erneuerungsfonds ansammeln — die gesamten Überschüsse der Preisreduktion und damit den Konsumenten zuwenden. Schon aus diesem Grunde, dem Verzicht auf Profit, können also die städtischen Verwaltungen billigere Preise stellen, als private Unternehmer. Dazu kommt noch der andere in gleicher Richtung wirkende Umstand, daß sie sich die erforderlichen Anlagekapitalien billiger verschaffen können, als die privaten Unternehmer. An dieser theoretischen Feststellung läßt sich nichts bestreiten, leider hat bisher die Praxis mit ihr durchaus nicht übereingestimmt. Schon oben haben wir in einer Tabelle der Gaspreise eine Vergleichung der Preise der privaten und städtischen Gasanstalten versucht und gefunden, daß im allgemeinen die letzteren etwas geringere Preise aufweisen, als die ersteren, daß aber die Differenzen nicht groß genug sind, um von einer bedeutenden Verbilligung der Preise reden zu können. Würden die Städte auf jeden Überschuß verzichten, so könnten sie ihre Preise noch ganz bedeutend herabsetzen. Das beweist die umstehende Tabelle, deren Ziffern wir dem „Statistischen Jahrbuch deutscher Städte", Jahrgang XI, entnehmen. Die Ziffern beziehen sich auf die Jahre 1900/01 und 1901/02.

Es ergibt sich aus der Tabelle, daß bei den Gasanstalten reine Überschüsse von 0,9 bis zu 8,2 Pf. pro Kubikmeter Nutzgas, bei den Elektrizitätswerken solche von 0,8 bis zu 35 Pf. pro Kilowattstunde der abgegebenen Nutzenergie an die Stadtkasse abgeführt werden. Vergleichen wir diese Beträge mit den erhobenen Gaspreisen, so finden wir, daß zum Beispiel in Freiburg i. B., das mit 8,2 Pf. Reinabführung pro Kubikmeter Nutzgas die erste Stelle einnimmt, dieser Betrag zirka 44 Prozent des Grundpreises für Leuchtgas erreicht. Die Betriebsanstalten werden also von den Stadtverwaltungen mit nicht viel anderen Augen, als von den Unternehmern betrachtet. Nur spricht man hier vom Profit und dort heißt es Abführung an die Stadtkasse. Für die Konsumenten bleibt es sich gleich, ob sie die Summen als Profit oder Abführung an die Stadtkasse aufzubringen haben. Für die Städte macht es den Unterschied, daß sie ganz bedeutende Summen für ihre Kasse gewinnen und um diese Summen die Steuerlast erleichtern können. Es fragt sich nur, ob bei einer solchen privatkapitalistischen Bewirtschaftung der Anstalten der Wirtschaftspflege die Forderung nach Munizipalisierung sich verteidigen läßt, ob dabei ihr Ziel, die Verwaltung der Werke im Interesse des Gemeinwohls und der Konsumenten, erreicht wird. Es ist also nunmehr zu untersuchen, ob die Städte ihre gewerblichen Betriebe so betreiben sollen, daß dieselben einen Überschuß abwerfen oder ob sie die gesamten Überschüsse in Preisreduktionen den Konsumenten zuwenden sollen. Ehe wir aber die für und wider angeführten Gründe näher prüfen, müssen wir uns über den Charakter

	Überschuß pro Kubikmeter Nutzgas		Überschuß pro Kilowattstunde	
	1900/01	1901/02	1900/01	1901/02
	Pf.	Pf.	Pf.	Pf.
Altona	7,8	5,0	—	10
Barmen	5,4	—	17	—
Berlin	4,4	1,9	—	—
Bochum	5,3	5,1	28	35
Braunschweig	3,7	3,3	—	—
Bremen	6,9	3,0	8	7
Breslau	2,8	3,1	22	13
Cassel	3,7	3,9	5	3
Charlottenburg	3,5	1,4	—	—
Dresden	4,8	3,8	6	7
Düsseldorf	3,8	1,8	13	9
Elberfeld	5,5	5,5	—	—
Essen	4,5	3,4	—	—
Freiburg i. B.	8,2	7,4	—	—
Görlitz	5,1	5,0	0,8	1
Hamburg	6,1	4,6	—	—
Karlsruhe	5,7	4,3	—	12
Kiel	1,4	0,9	—	—
Köln	4,8	3,6	10	7
Königsberg	2,2	—8,9	2	10
Krefeld	2,3	1,9	—	3
Leipzig	3,3	3,0	—	—
Liegnitz	6,6	5,9	—	—
Lübeck	5,1	—	17	22
Magdeburg	4,3	4,3	—	—
Mainz	5,4	—	1	0
Mannheim	4,2	1,7	—	—
München	7,6	6,6	2	4
Nürnberg	5,7	5,0	6	5
Plauen i. V.	0,2	2,5	—	—
Posen	2,0	1,8	—24	—24
Spandau	5,6	5,5	—	—
Stettin	3,5	4,5	—	—
Stuttgart	1,6	1,3	—	—
Wiesbaden	5,2	4,0	—	—
Würzburg	4,6	4,8	—	3
Zwickau	—	4,0	—	—
Dortmund	—	—	0	—
Frankfurt a. M.	—	—	2	5
Hannover	—	—	14	13

der Überschüsse klar werden. Auch die Mehrüberschüsse der städtischen Gasanstalten sind als Profite zu bezeichnen. Ob sie von privaten Unternehmern oder von städtischen Verwaltungen eingestrichen werden, ändert an ihrem Wesen nichts. Die Gasanstalten werden von beiden in gleich kapitalistischer Weise betrieben. Der Gaspreis ist daher auch der Preis, der für eine Ware bezahlt wird, und keine Gebühr oder Steuer. Der Überschuß über die Selbstkosten, der in demselben erhoben wird, ist Mehrwert, beziehungsweise Mehrwert und Monopolrente, aber keine indirekte Steuer, die von den Konsumenten erhoben wird. Das wird ohne weiteres klar, wenn wir uns die Verhältnisse ansehen, wie sie bis zur Munizipalisierung der Gasanstalt in Stuttgart bestanden. Hier hatten die Konsumenten außer dem an die private Gasanstalt zu zahlenden Gaspreis eine städtische Gassteuer zu entrichten. Dieselbe wurde wie jede Verbrauchssteuer nicht von dem Konsumenten, sondern von der Gasanstalt erhoben, die sie natürlich im Gaspreise auf jene abwälzte. Durch den Übergang der Gasanstalt in städtischen Besitz ist an dem ganzen Verhältnis nichts geändert worden. Die städtische Gassteuer wird weiter erhoben, nur der im Gaspreise steckende Mehrwert, beziehungsweise Mehrwert und Monopolrente, fließt jetzt der Stadtkasse anstatt der privaten Gesellschaft zu. Durch die Munizipalisierung gewerblicher Betriebe wird also an dem kapitalistischen Charakter derselben nichts geändert. Dazu bedarf es noch einer Reihe anderer Maßnahmen, von denen als wichtigste die Aufhebung des Profits und die Zuwendung desselben an die Konsumenten bezeichnet werden muß.

Es ist eine eigentümliche Tatsache, die nicht eines gewissen Reizes entbehrt, daß gerade die entschiedensten Gegner des städtischen Betriebes die Profitwirtschaft der Stadtverwaltungen aufs schärfste angreifen. Wenn schon städtische Betriebe nicht zu umgehen sind, so sollen dieselben auf jeden Fall keinen Profit abwerfen. Sehr klar hat diese Auffassung E. Garcke vor der schon öfter erwähnten Munizipal Trading-Kommission des englischen Parlamentes in folgender Weise ausgedrückt: „Ich trete für die Munizipalisierung solcher industrieller Unternehmungen ein, deren Aufgabe die Leistung öffentlicher Dienste ist, solcher Unternehmungen, die besser von Kollektivkörperschaften, wie es die lokalen Verwaltungsbehörden sind, als von privaten Gesellschaften oder privatem Kapital betrieben werden. Ich bin aber ein entschiedener Gegner alles dessen, was als „Municipal Trading" (städtischer Gewerbebetrieb) bezeichnet werden muß. Es mag ratsam sein, daß ich zunächst klar mache, was ich unter diesem Ausdruck verstehe. Ich bin ein Anhänger der Munizipalisierung, aber ein Gegner des „Municipal Trading", das heißt ich trete dafür ein, daß lokale Behörden industrielle Unternehmungen übernehmen, sie besitzen und betreiben . . . aber wir opponieren dem auf das entschiedenste, daß diese Operationen aus Profitrücksichten unternommen werden. Meiner Ansicht nach

sollten diese Unternehmungen von den Lokalbehörden betrieben werden, in der Absicht, einen Dienst besser, leistungsfähiger und billiger zu machen, als es die Privatunternehmung kann, das heißt ich betrachte eine Lokalbehörde als einen Zweig der Regierung. Es handelt sich um Lokalverwaltung. Es gibt viele Funktionen der Verwaltung, die der Staat nicht selber ausführen kann, die er vielmehr der lokalen Behörde überlassen muß, wie zum Beispiel den Schutz von Leben und Eigentum, die Aufrechterhaltung der Ordnung, die Verbesserung der Straßen (darin sind die Straßenbahnen einbegriffen), die Reinigung und Lieferung von Wasser, öffentliche Gesundheitspflege (eingeschlossen Hospitäler, Arzneien usw.), die Reinigung der Luft, die Bereitstellung öffentlicher Plätze und Erholungen (eingeschlossen Parks, Konzerte usw.), die Erziehung (eingeschlossen Bibliotheken und Museen), Beleuchtungswesen und Beerdigungswesen." Und weiterhin führte Herr Garcke dann aus, daß jeder Überschuß, sofern ein solcher herausgewirtschaftet wird, zur Preisreduktion oder zur Amortisation des Kapitals verwendet werden solle. In seinen Ausführungen steckt der richtige Gedanke, daß lokale Behörden keine kapitalistischen Unternehmungen in kapitalistischer Weise betreiben sollen, daß sie vielmehr die Leistung von Diensten und die Produktion von Waren, sobald sie dieselben in eigene Regie übernehmen, aus dem Gesamtgebiete der kapitalistischen Produktion herausheben und zu einem Teil öffentlicher Verwaltungstätigkeit umgestalten sollen. Die Gaswerke, um ein konkretes Beispiel zu nehmen, wären nicht als ein Privatunternehmen zu betreiben, bei dem Gas produziert und verkauft wird, um dabei einen Profit zu machen, sondern ihr Betrieb würde als ein Akt öffentlicher Verwaltungstätigkeit zu erscheinen und nach den Grundsätzen des öffentlichen Wohles unter Berücksichtigung der Forderungen der öffentlichen Sicherheit, der Volkshygiene und der Sozialpolitik zu erfolgen haben. Wenn eine wirtschaftliche Funktion für die Munizipalisierung reif geworden ist, wie das bei den Licht- und Wärmezentralen, bei den Straßenbahnen usw. der Fall ist, so soll sie nicht nach privatwirtschaftlichen Grundsätzen, sondern als eine öffentliche Verwaltungsfunktion ausgeübt werden. Das schließt aber die Profitwirtschaft aus. Es muß überraschend sein, solche durchaus sozialistischen Ansichten über das Wesen der Munizipalisierung aus dem Munde von Männern zu hören, die als Vertreter des Großkapitals die Förderung seiner Interessen mit allen Mitteln anstreben. Dieser Widerspruch klärt sich sehr leicht auf. Durch das Verbot, aus ihren gewerblichen Betrieben Profite zu ziehen, sollen die Städte davon abgeschreckt werden, solche Betriebe zu übernehmen. Denn nicht ohne eine gewisse Berechtigung gelten die Überschüsse als ein Hauptlockmittel, das die Städte auf die Bahn der Munizipalisierung zieht. Wie Herr Livesey sich ausdrückte, niemals wäre ein Gaswerk in städtischen Besitz übergegangen, wenn es den Städten nicht ge-

stattet gewesen wäre, Profit zu machen. Die Herren vom Großkapital befinden sich da allerdings in einem Irrtum. Die Möglichkeit, Profit zu machen, hat ohne Zweifel die Munizipalisierung befördert, aber auch ohne sie würde diese Tendenz sich durchgerungen haben. Dafür sind der beste Beweis die schottischen Städte, wo es der Praxis widerspricht und ungesetzlich ist, Überschüsse der Unternehmungen zur Reduktion der Steuern zu verwenden, wo dieselben daher zur Reduktion der Preise oder zur Amortisation des Anlagekapitals verwendet werden müssen. Trotzdem stehen die schottischen Städte hinsichtlich der Ausdehnung des städtischen Betriebes in keiner Weise hinter den englischen zurück. Im Gegenteil! Sie haben auf vielen Gebieten direkt die Führung gehabt. Aus welchen Motiven auch die Vertreter des Kapitals dazu gekommen sind, das Verbot der städtischen Überschußwirtschaft zu fordern, in der Sache selbst haben sie vollständig recht. Sie suchen ihre Forderung mit der Ungerechtigkeit zu begründen, die ihrer Ansicht nach darin besteht, die Konsumenten einer städtischen Anstalt höher zu belasten, um damit entweder das Defizit anderer Anstalten zu decken oder die allgemeine Steuerlast zu erleichtern. Von ihrem privatwirtschaftlichen Standpunkte aus läßt sich aber die Ungerechtigkeit eines solchen Vorgehens überhaupt nicht beweisen. Denn von ihm aus kann den Städten, sowenig wie den privaten Unternehmern das Recht bestritten werden, aus ihren Betrieben Profit zu ziehen und den Profit so zu verwenden, wie es ihnen gut dünkt. Erst wenn wir diesen Standpunkt aufgeben und verlangen, daß sich die Städte bei der Verwaltung ihrer Betriebe nicht von privatwirtschaftlichen Grundsätzen leiten lassen dürfen, daß sie zum Beispiel die Leistungsfähigkeit ihrer Konsumenten zu berücksichtigen, die aus volkshygienischen oder sozialpolitischen Gründen wünschenswerte Ausdehnung der Benützung ihrer Anstalten anzustreben haben, dann ist es allerdings notwendig, zu untersuchen, welche Wirkungen die im Interesse eines Überschusses höher angesetzten Preise ausüben, ob es gerecht ist, die Überschüsse zur Steuererleichterung oder zur Deckung des Defizits anderer Anstalten zu verwenden. Dürfen zum Beispiel die Überschüsse der Gaswerke zur Deckung des Defizits der Elektrizitätswerke verwendet werden? Zu den Gaskonsumenten gehören Kleinhandwerker, kleine Beamten, kleine Kaufleute, sogar Arbeiter in nicht geringer Zahl; die Konsumenten der Elektrizitätswerke sind meistens, nicht immer, kapitalkräftige Leute. Sollen die ersteren höhere Gaspreise zahlen, damit den letzteren billige Elektrizitätspreise gewährt werden können? Sollen die Kleinkonsumenten der städtischen Betriebe deshalb höhere Preise bezahlen, damit die reichen Stadtbewohner in geringerem Umfange zu der sie sonst schärfer treffenden Einkommensteuer herangezogen werden? Diese Fragen müssen jedesmal auftauchen, wenn es sich um eine Erhöhung der Preise handelt. So in Manchester Ende 1900. Hier sind die Gaswerke seit

57 Jahren im Besitze der Stadt und haben in den letzten Jahren durchschnittlich 50000 Pfund Sterling für die Stadtkasse abgeworfen. Infolge der gestiegenen Kohlenpreise verteuerten sich die Herstellungskosten, so daß eine Steigerung des Gaspreises um 3 d. für 1000 Kubikfuß von der Gaskommission vorgeschlagen wurde, um einen annähernd gleich hohen Überschuß an die Stadtkasse abliefern zu können. Der Vorschlag wurde auf das schärfste angegriffen und als wichtigster Gegengrund gegen ihn augeführt, daß es ungerecht sei, eine Klasse der Gemeinschaft zum Vorteil einer anderen zu besteuern. Die Verhältnisse hätten sich in den letzten Jahren ganz geändert, Früher wären die großen Steuerzahler auch die großen Gaskonsumenten gewesen. Da wäre es ziemlich gleich gewesen, ob man die Summen durch Überschüsse der Gaswerke oder durch die Kommunalsteuer aufgebracht hätte. Die großen Steuerzahler wären aber nicht mehr die großen Gaskonsumenten, sondern Konsumenten von elektrischem Licht. Der Vorschlag, den Gaspreis um 3 d. pro 1000 Kubikfuß zu erhöhen, bedeute heutzutage eine Steuererleichterung dieser reichen Leute, die kein Gas verbrauchten, um 3 d. auf das Pfund des steuerbaren Mietwertes. Jede Erhöhung des Gaspreises, die keine absolute Notwendigkeit sei, sondern nur den Zweck habe, die Überschüsse auf ihrer bisherigen Höhe zu erhalten, bedeute eine Steuererhöhung der kleinen Ladenbesitzer, der Automatenbenützer usw., die sich durch nichts rechtfertigen lasse. Es dürfte in der Tat schwer sein, die Beweiskraft dieser Gründe zu erschüttern. Doch gelten sie nicht nur für die Erhöhung der Gaspreise, sondern ebensosehr gegen jeden Überschuß. Mit der Entwicklung der elektrischen Beleuchtung, mit der Ausdehnung der Verwendung des Gases zu Koch- und Heizzwecken, mit der Erfindung des Gasglühlichtes, mit der Einführung der Automaten hat sich die Stellung der Gasbeleuchtung gänzlich geändert. Das Gas ist nicht mehr Mittel der Luxusbeleuchtung — das ist heutzutage die Elektrizität —, sondern dient bereits in weiter Ausdehnung den Bedürfnissen der weniger begüterten Klassen. Die gleiche Entwicklung wird mutatis mutandis auch die Elektrizität durchzumachen haben, ihre Förderung daher von den Stadtverwaltungen unter ähnlichen Gesichtspunkten zu betrachten sein. Zurzeit dient die elektrische Beleuchtung in den größeren Städten dem Luxus, was von der elektrischen Energie beim Motorenbetrieb nicht mehr gesagt werden darf.

Leider fehlt es fast gänzlich an statistischen Aufnahmen, die uns über die Einkommensverhältnisse der städtischen Gas- und Elektrizitätskonsumenten Aufschluß geben. Nur einige Zahlen aus Karlsruhe stehen zur Verfügung. Danach benützten von den Gaskonsumenten, die eine jährliche Miete von 300 bis 600 Mk. bezahlen, zirka 30 Prozent das Gas. Das ist bereits eine Klasse, für die jede Verteuerung des Gases eine schwere Last bedeutet. Noch

mehr trifft das natürlich bei den Gasautomatenbenützern zu. Nun schwankte der Jahresverbrauch der Automaten im Jahre 1900 in den verschiedenen Städten zwischen 150 und 400 Kubikmeter. Nehmen wir nur den Durchschnitt von 275 Kubikmeter an, so bedeuten die Überschüsse, die bis zum Betrage von 8,2 Pf. pro Kubikmeter Nutzgas von den Stadtverwaltungen erhoben werden, für die kleinsten Gaskonsumenten jährliche Mehrausgaben bis zu 22,55 Mk. Das ist ein Vielfaches der Steuersumme, die sie an Staat und Stadt abzuführen haben. Derartige Zuschläge zum Gaspreise, die eine bedrückende Belastung der kleinsten Gaskonsumenten darstellen, lassen sich durch nichts rechtfertigen und haben außerdem die schädliche Folgewirkung, die Ausdehnung der Gasbenützung in den ärmeren Klassen zu verhindern. So wird also die Überschußwirtschaft der städtischen Betriebsanstalten geradezu zu einem Hindernis für die wirtschaftliche Hebung der nichtbesitzenden Klassen, in deren Interesse ihre Benützung liegt.

Beschäftigen wir uns noch kurz mit den Gründen, die von den Anhängern der Überschußwirtschaft für dieselbe geltend gemacht werden. Es sind im wesentlichen folgende. Die städtischen Gasverwaltungen müssen die Möglichkeit haben, Profite zu machen — damit ist noch nicht gesagt, daß sie auch wirklich Profite machen —, denn dadurch erhält die Leitung einen wirksamen Ansporn, möglichst billig zu produzieren und die ganzen Einrichtungen und den Betrieb auf der Höhe der Zeit zu halten. Außerdem wird dadurch eine lebhafte, gesunde Konkurrenz zwischen den verschiedenen Städten erzeugt. Dagegen ist zu sagen, daß mit der Aufhebung der Überschußwirtschaft die Leiter ihren Ehrgeiz darin suchen werden, statt möglichst großer Überschüsse möglichst große Preisherabsetzungen zu erzielen. Auch bei diesem System wird man so gut wie bei dem bisher gebräuchlichen ihren Ehrgeiz durch das materielle Mittel der Tantième anstacheln können. Der Profit soll ferner als eine Entschädigung für das Risiko gelten, das die Stadt mit dem Betrieb industrieller Unternehmungen auf sich nimmt. Ein solches Risiko besteht allerdings in gewissem Umfange, wird aber im Grunde nicht von der Stadt, sondern von den Konsumenten getragen. Steigen die Produktionskosten, sei es durch die Preiserhöhung der Rohmaterialien, sei es durch die Entwertung bisher gebrauchter Maschinerie, so greifen die Verwaltungen zu dem probaten Mittel der Preiserhöhung. Die Konsumenten haben alle Lasten zu tragen. Sie haben in dem von ihnen gezahlten Preise aufzukommen für die Kapitalzinsen, für die Amortisation des Kapitals, für die Abschreibungen, für den Erneuerungsfonds und schließlich noch für die Überschüsse. Und wenn die Betriebe, wie das bei den Elektrizitätswerken und den Straßenbahnen eingetreten ist, einige Jahre lang mit Defizit gearbeitet haben, die Preise aber nicht erhöht worden sind, so ist es nur deshalb geschehen, weil man mit Sicherheit erwarten konnte, daß sie nach Über-

windung der ersten Schwierigkeiten Überschüsse abwerfen würden, die nicht nur die Deckung der früheren Defizits, sondern noch die Abführung weiterer Summen an die Stadtkasse gestatten würden. Stellen wir uns dagegen auf den Standpunkt, daß die Betriebsunternehmungen der Städte keine dauernden Einkommenquellen für die Stadtkassen sein, also die gesamten Überschüsse den Konsumenten zugute kommen sollen, so fällt die Frage des Risikos ganz und gar fort. Das Risiko wird dann selbstverständlich von den Konsumenten zu tragen sein und von der Stadtverwaltung nur soweit getragen werden, als sie selbst Großkonsumentin ist.

Der Hauptgrund für die Überschußwirtschaft ist aber die Steuererleichterung, die sie den besitzenden Klassen bringt. Diese klassenpolitische Tendenz wurde von dem Town Clerk von Birmingham vor der Munizipal Trading-Kommission des englischen Parlamentes in so unumwundener Weise ausgesprochen, daß seine Äußerungen es verdienen, hier angeführt zu werden. „Ich glaube", so führte dieser Herr aus, „wir haben unsere arbeitende Klasse so erzogen, daß ihr jetzt eine Anzahl von Dingen, die man früher als Luxusartikel betrachtet haben mochte, ... als unbedingt notwendige Bedürfnisse des städtischen Lebens gelten, und sie will diese Dinge haben, mag man nun dieselben aus den Überschüssen der Unternehmungen oder direkt aus den Steuern bezahlen ..., solange man diese Dinge aus den Überschüssen beschafft und dabei noch eine Preisreduktion der verkauften Ware stattfindet, wird niemand geschädigt. Sobald man aber anfängt, das Volk der Annehmlichkeiten zu berauben, an die es gewöhnt ist, so wird sie für ihre Beschaffung aus den Steuern stimmen; der Schutz aber, den das beschränkte Wahlrecht den großen Steuerzahlern gewährte, fehlt jetzt ... (die kleinen Steuerzahler) zahlen im Verhältnis zu ihrer Stimme einen so geringen Steuerbetrag, daß sie es tatsächlich vorteilhaft finden würden, das Geld der Steuerzahler für alle möglichen Dinge zu bewilligen. Es ist besser, das durch die Profite der industriellen Unternehmungen zu tun, als lärmende Agitationen für die Erhöhung der Steuern zu haben." Hier ist das Geheimnis der Überschußpolitik deutlich genug aufgedeckt. Es ist das gleiche wie das der Politik der indirekten Steuern. Die moderne Entwicklung hat eine ganze Reihe neuer Bedürfnisse des städtischen Lebens geschaffen, für die zu sorgen eine Aufgabe der städtischen Verwaltungen ist. „Luxuries" nennt sie der eben zitierte englische Stadtschreiber, unbedingte Lebensnotwendigkeiten wären sie richtiger zu bezeichnen. Selbstverständlich kosten sie Geld, mehr Geld von Jahr zu Jahr, da ihre Zahl fortgesetzt wächst. Die besitzende Klasse hat aber niemals die Pflicht gefühlt, ihrer Leistungsfähigkeit entsprechend zu den Kosten der staatlichen und städtischen Verwaltung beizutragen; sie hat vielmehr zu allen Zeiten ihre Machtstellung benützt, dieselben auf die nicht besitzenden Klassen abzuwälzen. Dazu dienen

ihr die Verbrauchssteuern, dazu auch die Überschüsse der städtischen Betriebsverwaltungen. Bei den letzteren vollzieht sich die Überwälzung in doppelter Weise. Einmal haben die Kleinkonsumenten Beträge aufzubringen, die ganz außer Verhältnis zu ihrer Steuerkraft stehen. Zweitens findet eine Überwälzung der in den erhobenen Preisen steckenden Überschußanteile auf die Waren statt, als deren Konsumenten im wesentlichen wiederum die nicht besitzende Klasse erscheint.

So entwickeln sich die städtischen Betriebswerke zu den Grundsäulen des kommunalen Finanzwesens. Mit Befriedigung wird auf das Anwachsen ihrer Überschüsse hingewiesen, die Stabilität ihrer Erträgnisse konstatiert und mit der größten Genugtuung hervorgehoben, daß es infolge derselben trotz gesteigerter Ansprüche an die städtische Kasse möglich gewesen ist, ohne eine Erhöhung der städtischen Steuern auszukommen. Es würde daher von dem größten Interesse sein, einmal festzustellen, welchen Anteil die städtischen Betriebswerke an der Deckung des städtischen Gesamtbedarfes haben. Dabei wäre zunächst nötig, sich darüber klar zu werden, welche von den städtischen Unternehmungen zu den städtischen Betriebswerken zu rechnen sind. Einige von ihnen werden von den Städten nicht zu Profitzwecken betrieben, so zum Beispiel Badeanstalten, Desinfektionsanstalten usw. Andere dagegen, die ihrem Wesen nach Einrichtungen der Volkshygiene sind und als solche ausschließlich nach dem Gesichtspunkte der Kostendeckung verwaltet werden sollten, wie zum Beispiel die Schlacht- und Viehhöfe, die Wasserwerke, sind tatsächlich zu Überschußanstalten ausgebildet worden und gelten auch als solche. Zu den Betriebswerken werden also von den Stadtverwaltungen alle die Anstalten gerechnet, die der Wirtschaftspflege dienen, wie die Gas- und Elektrizitätswerke, die Straßenbahnen, sowie die Hafenanlagen, Lagerhäuser und Schrannen, die Publikationseinrichtungen, die Kreditanstalten, dann die dem Marktverkehr dienenden Einrichtungen, wie Markthallen, Märkte, Schlacht- und Viehhöfe, ferner die Wasserwerke und sonstige von einzelnen Städten betriebene industrielle Unternehmungen, wie Ziegeleien, Salzwerke, Brauereien, Steinbrüche usw.

Bei der großen Verschiedenheit der städtischen Etats ist es ohne besondere Rechnungsaufstellungen der Städte leider nicht möglich, eine Zusammenstellung der Betriebsüberschüsse und einen Überblick über ihr Verhältnis zu der Gemeindebesteuerung zu geben. Es mußte daher hier darauf verzichtet werden.

Wir sind also weiter als je von einer Aufhebung der städtischen Überschußwirtschaft entfernt. Noch bis in die zweite Hälfte der sechziger Jahre wurden zum Beispiel die städtischen Gaswerke zu Berlin derart betrieben, daß die erzielten Gewinnüberschüsse die Kosten für die laufend vorgenommenen Erweiterungen zu decken hatten. So wurde bis Ende 1867 die Gesamtsumme der Überschüsse im Betrage von 9309000 Mk. für Vergrößerungsbauten ver-

wendet. Erst vom folgenden Jahre ab wurden die Überschüsse in die Stadthauptkasse abgeführt, um zur Deckung der vermehrten Kosten der Polizeiverwaltung, der Schulverwaltung und der Armenverwaltung zu dienen. Noch im Jahre 1869 charakterisierte Hack in seiner Schrift, „Das Monopol der Gasanstalten"* den städtischen Betrieb als eine Produktivassoziation, deren eigentümlicher Charakter darin läge, zugleich Konsumverein zu sein, wobei der beträchtlichste Konsument, die Kommune, wegen ihrer spezifischen Eigenschaft der Fortdauer beim Wechsel der einzelnen Individuen sich an die Spitze des Unternehmens stelle. Die Folgerungen dieser Auffassung seien, daß die Gasanstalt nicht mit der sonstigen städtischen Finanzverwaltung vermischt werden dürfe, daß sie selbständig gestellt, den Gaskonsumenten eine Teilnahme an der Verwaltung gestattet und endlich der Betrieb auf das Selbstkostenprinzip gestellt werde. Die Erhebung von Überschüssen bezeichnete Hack als eine Besteuerung der Gaskonsumenten, gegen die man leicht den Nachweis führen könnte, daß sie gegen die obersten Steuergrundsätze verstoße. Diese Auffassung von den städtischen Betrieben ist aus den Stadtverwaltungen vollständig verschwunden. Die Finanznot der Städte ist stets größer geworden, und da man vor einer tiefgreifenden Besteuerung der Einkommen, Vermögen und Erbschaften und ebensosehr der Konjunkturengewinne zurückschreckt, dieselbe auch bei den heutigen politischen Machtverhältnissen undurchführbar ist, so greift man zur Munizipalisierung monopolistischer Privatunternehmungen und zur Ausbeutung derselben nach privatkapitalistischen Grundsätzen. Überall wird der Betrieb der Licht- und Wärmezentralen, der Straßenbahnen usw. nicht als eine öffentliche Verwaltungsfunktion ausgeübt, und infolgedessen haben wichtige Aufgaben der Volkshygiene und Sozialpolitik zu leiden. Wir haben oben als einen Hauptgrund für die Ausdehnung städtischen Besitzes und städtischer Regie gerade die Fähigkeit der Städte bezeichnet, die von ihnen übernommenen industriellen Anstalten nach höheren Gesichtspunkten, als denen des größtmöglichen Profits zu betreiben. Daß sie das bisher nicht geleistet haben, wozu sie befähigt sind, raubt dem angeführten Grunde nichts von seiner Kraft.

Auch unter dem Regime der Überschußpolitik vermögen die Kommunen bei der Festsetzung ihrer Tarife sozialpolitische Grundsätze zu befolgen. Selbst wenn ein Überschuß herausgewirtschaftet wird, kann der Überschuß in verschiedener Weise von den verschiedenen Klassen der Konsumenten aufgebracht werden. Eine Untersuchung der städtischen Tarifpolitik soll daher unsere nächste Aufgabe sein. Es gilt festzustellen, inwieweit die Kommunen durch ihre Tarifbildung die von ihnen vorgenommene Munizipalisierung rechtfertigen. Denn außer in der Möglichkeit des Verzichts auf Profit liegt in der sozialpolitischen

* „Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft", Bd. 25, S. 256.

Gestaltung der Tarife der Hauptrechtfertigungsgrund städtischer Regie. Für eine Beurteilung der Tarife müssen aber zunächst die Grundlagen durch eine Darstellung des technisch-wirtschaftlichen Charakters der Licht- und Wärmezentralen gelegt werden.

Gasanstalten und Elektrizitätswerke gehören zu der Klasse von technischen Betrieben, bei denen die Erzeugung und Bereitstellung des Produktes nicht nur hinsichtlich des Umfanges der Fabrikation, sondern auch der zeitlichen Verteilung des Produktes von dem Willen des Konsumenten abhängt. Beide Werke müssen so eingerichtet sein, daß sie zur Stunde des höchsten Verbrauches den maximalen Bedarf zu decken vermögen. Dieser Bedarf ist maßgebend bei den Gasanstalten für die Größe der Ofen- und Reinigungsanlagen, der Gasometer, der Hauptrohre usw., bei den Elektrizitätswerken für die Größe der Dampfmaschinen, der Dynamomaschinen und Leitungen usw. Ferner müssen bei beiden Anstalten die Gehälter des Überwachungs- und Bedienungspersonals, sowie die Ausgaben für Kohlen usw. aufgewendet werden, um die Anstalten für die Abgabe bereit zu halten, auch wenn ihre Beanspruchung zeitweise eine ganz geringe ist. Beide Gruppen von Kosten zusammen sind also innerhalb der durch den Maximalbedarf bedingten Kapazität konstant und hängen von der wirklichen Beanspruchung, soweit dieselbe innerhalb der gleichen Grenzen bleibt, nicht ab. Diese konstanten Kosten sind bei beiden Arten von Anlagen verhältnismäßig hohe. Nur wenn die Abnahme der Produkte ein gewisses, entsprechend großes Quantum überschreitet, ist eine Rentabilität der Anlagen möglich, da sonst der von der Benutzung unabhängige Teil der Selbstkosten die Einnahmen aus dem Verkauf der Produkte überwiegt, auch wenn diese zur Deckung der eigentlichen Betriebskosten ausreichen sollten. Aus dem Wesen der beiden Betriebe folgt, daß sie gleiche Konsumkurven aufweisen müssen, soweit sie als reine Lichtzentralen fungieren. Bei den Gasanstalten, wie bei den Elektrizitätswerken zeigt uns die Tageskonsumkurve das Zusammendrängen des Verbrauchs in wenige Abendstunden, die Jahreskonsumkurve dasselbe in die Wintermonate. Das Bestreben der Anstalten geht nun dahin, den Verbrauch auch in den übrigen Tagesstunden beziehungsweise Jahreszeiten zu heben, um auf diese Weise eine bessere Ausnützung der Anlagen zu erreichen, und die festen Unkosten auf ein größeres Produktenquantum verteilen zu können. Diese mit den technischen Bedürfnissen der Werke übereinstimmende Vergrößerung und Verteilung des Verbrauches zu erreichen, ist die Aufgabe einer zielbewußten Tarifpolitik vom technischen Gesichtspunkte aus.

Die Gaswerke, die privaten wie die städtischen, begannen ihre Laufbahn mit einem einheitlichen Gaspreise, worauf den Großkonsumenten Rabatte gewährt wurden. Das konnte nicht anders sein, da das Steinkohlengas fast ausschließlich zu Beleuchtungszwecken verwendet wurde. Nur wenige Industrie-

zweige machten eine Ausnahme davon, und verwandten das Gas auch zu technischen Zwecken.

Erst mit der Ausbildung der Gasmotore und ihrer Verbreitung, die in den Anfang bis Mitte der siebziger Jahre fällt, führten die Gasverwaltungen einen besonderen, billigeren Preis für das Gas ein, das zum Betrieb der Motore verwendet wurde. Die Gasmotore waren eben sehr günstige Konsumenten, da sie einen großen, gleichmäßigen und in der Hauptsache in die Tagesstunden, also in die Zeit der geringsten Beanspruchung, fallenden Konsum hatten. Es lag daher im Interesse der Gasanstalten, die Einführung der Gasmotore zu erleichtern, um dadurch zugleich eine günstigere Ausnützung der Werke zu erreichen. Bald nach der Einführung der Gasmotore traten auch andere Arten der Verwendung des Gases, insbesondere zu Heizzwecken, in den Vordergrund des öffentlichen Interesses. Vorwiegend waren es einzelne größere Städte, und von den Privatgasanstalten, insbesondere die Dessauer Gasgesellschaft und die Gasanstalt in Hannover, die durch Herstellung und Vertrieb guter Koch- und Heizapparate sehr viel dazu beigetragen haben, das Gas als Heizmittel populär zu machen. Auch diese Bewegung suchte man dadurch zu unterstützen, daß man für das Heiz- und Kochgas, wie für das Gas zum Motorenbetrieb Preisermäßigungen einführte, die teils für das ganze Jahr gleichmäßig galten, teils in den Sommermonaten größer waren. Nicht alle, aber sehr viele Städte haben solche Preisermäßigungen vorgenommen. Im Vorbeigehen sei nur erwähnt, daß mit der Herabsetzung des Preises für Heizgas sich ein größeres Entgegenkommen der Gasverwaltungen auf dem Gebiete der Installation verband. Im Jahre 1886 waren unter 100 Gaswerken nicht weniger als 56, die Vorzugspreise für Kraftgas eingeführt hatten, und 15, bei denen das Gas für Koch- und Heizzwecke gleichfalls mit Preisvergünstigungen bedacht war. Heute sind überall mit wenigen Ausnahmen für Nichtleuchtzwecke billige Vorzugspreise eingeführt. Die Folge dieser Einrichtungen war ein ganz bedeutendes Wachsen des Gaskonsums, vor allem in den letzten zehn Jahren. In einigen Städten hat der Konsum von Heizgas bereits die Höhe des Leuchtgaskonsums erreicht, wie zum Beispiel in Düsseldorf, wo allerdings der Preis des T-Gases nur die Hälfte des Leuchtgaspreises beträgt. Der Leuchtgaskonsum hat unter dem Einflusse der elektrischen Beleuchtung und der allgemeinen Einführung des Glühlichtbrenners nur sehr geringe Zunahmen zu verzeichnen.

Borchardt gibt in seinem Vortrage über den Einheitsgaspreis* für die Zunahme des Leuchtgases gegenüber der des Koch- und Heizgases im Jahre 1900 die folgenden Zahlen:

---

* „J. f. G. W.“, 1901, S. 845.

	Leuchtgas	Heiz- und Kraftgas
Breslau	4 Prozent	15 Prozent
München	2 "	34 "
Duisburg	10 "	25 "
Bochum	1 "	12 "
Magdeburg	4,5 "	23 "
Cöln	5 "	21 "
Offenbach	4 "	21 "
Düsseldorf	6 "	17 "
Elberfeld	6 "	24 "
Essen	12,5 "	29,5 "
Remscheid	3 "	17 "

Die Bemühungen zur Hebung des Tages- und Sommergasverbrauchs sind also von großem Erfolge begleitet gewesen, die Grenzen aber noch lange nicht erreicht. Das Verhältnis zwischen dem höchsten und dem geringsten Monatsgasverbrauch ist selbst in den Städten, welche die günstigsten Verhältnisse aufzuweisen haben, noch immer ein solches, daß für Verbesserungen ein weiter Spielraum ist. Im Jahre 1898 war nach einer Zusammenstellung von Merz* das genannte Verhältnis bei 2 Städten unter 2, bei 21 Städten unter 2,5, bei 26 Städten unter 3, bei 15 Städten über 3. Im Jahre 1884 bewegte es sich zwischen 2,36 und 6,95; im Jahre 1896 zwischen 1,47 und 3,95, im Jahre 1898 zwischen 1,40 und 3,65. Die Zahlen erweisen also ganz bedeutende Verschiebungen zugunsten gleichmäßigerer Belastung der Betriebseinrichtungen der Gaswerke.

Mit den technischen Gründen verbanden sich sozialpolitische, um die Städte zu einer Differenzierung der Gaspreise zu veranlassen. Doch war ihr Gewicht bei den Stadtverwaltungen nicht groß genug, so daß es häufig besonderer Anregungen seitens der staatlichen Aufsichtsbehörden bedurfte, um die städtischen Gasverwaltungen zur Einführung der Koch- und Heizgaspreise zu veranlassen. So gab die Regierung in Düsseldorf im Jahre 1886 einen solchen Erlaß heraus. Da derselbe die für die Preisdifferenzierungen angeführten sozialpolitischen Gründe gut zusammenfaßt, so möge ein kurzer Auszug daraus folgen, an den wir am besten mit unserer Kritik anknüpfen werden.

„Die Beschaffung billiger Motoren, heißt es in dem Erlaß, ist von größter Wichtigkeit für die Erhaltung und Belebung des Handwerks, des Kleingewerbes und der Hausindustrie. In vielen Gewerbszweigen kann die Handarbeit nicht mehr mit den von Elementarkräften getriebenen Maschinen konkurrieren. Soll nicht ein großer Teil der bisher vom Handwerk und von der Hausindustrie geleisteten Arbeit auf die Groß- und Fabrikindustrie übergehen, so müssen

* Vorzugsgaspreise für bestimmte Gasverbrauchszwecke, beziehungsweise Zeiten, oder Einheitsgaspreise? Sonderabdruck aus „J. f. G. W.“, 1901, S. 2.

Handwerk und Hausindustrie sich gleichfalls der Elementarkräfte bemächtigen und soweit wie möglich die Handarbeit durch Maschinenbetrieb ersetzen. Am wirksamsten sind hier die Gasmotoren. . . . Von den 33 öffentlichen Gasanstalten haben jetzt schon 15 für Kraftgas billigere Preise festgesetzt als für Leuchtgas. . . . Diese Preisermäßigung ist von manchen Städten, wie Wermelskirchen, Remscheid, Duisburg und Düsseldorf in der klaren und bewußten Absicht der Förderung des Kleingewerbes vorgenommen. . . . Nach einer zuverlässigen Berechnung kann das Gas für Kraftzwecke um ein Drittel billiger hergestellt werden, als das Gas für Leuchtzwecke. Der Konsum des Gases für Kraftzwecke ist das ganze Jahr hindurch Sommer und Winter und an jedem Arbeitstage in der ganzen Arbeitszeit ein gleichmäßiger, während sich der Konsum des Leuchtgases auf einige Abendstunden zusammendrängt und im Winter weit erheblicher ist als im Sommer. . . .

Die größere Hälfte der öffentlichen Gasanstalten gewährt bei stärkerem Konsum Preisermäßigungen. Wir halten dies für wirtschaftlich nur insoweit gerechtfertigt, als die Rabattbewilligung notwendig ist, um die Großkonsumenten von der Errichtung eigener Gasanstalten oder von der Einführung des elektrischen Lichtes oder sonstiger Beleuchtungsarten abzuhalten. Im übrigen dürfte es namentlich den Gasanstalten der Gemeinden nicht anstehen, den Großbetrieb noch dadurch zu bevorzugen, daß sie ihm das Gas billiger liefern, als dem Kleinbetriebe und dem mittleren Bürgerstande. Unter allen Umständen erscheint es uns aber wirtschaftlich geboten, daß auch den größten Konsumenten das Leuchtgas nicht zu einem geringeren Preise geliefert werde, als das Gas für Kraftzwecke. . . .

Nicht minder empfehlenswert ist die Preisermäßigung des Gases für Heiz- und Kochzwecke. . . . Die öffentlichen Gasanstalten haben in gleicher Weise wie beim Kraftgas ein großes finanzielles Interesse, durch Preisermäßigung des Gases für Heiz- und Kochzwecke erweiterten Absatz zu finden, der unabhängig ist von der Verbesserung des elektrischen Lichts und der den Unterschied im Gesamtkonsum zwischen den verschiedenen Tages- und Jahreszeiten ausgleicht. . . . So ist die Einführung verbesserter und wohlfeilerer Heiz- und Kochapparate doch von großer Wichtigkeit für die Haushaltungen des gesamten Arbeiter- und Bürgerstandes. Für die Kommunalgasanstalten bietet sich eine dankenswerte Aufgabe, die Einführung dieser verbesserten Heiz- und Kochapparate durch Preisermäßigung des für dieselben bestimmten Gases zu erleichtern. . . ."

Sehen wir zunächst zu, inwieweit die Behauptung, daß das Kleingewerbe an der Beschaffung billiger Motoren und eines billigen Kraftgaspreises interessiert sei, einer kritischen Prüfung Stand hält. In einer Besprechung des Düsseldorfer Erlasses gab C. Wolff (Zur Preisfrage von Heizgas und Kraft-

gas in „J. f. G. W.“, 1888, S. 449) einige Daten über den Gaskonsum der Gasmotore in Quedlinburg. An den $91^1/_2$ PS der Gasmotore mit einem Jahresverbrauch von 87301 Kubikmeter war das Kleingewerbe mit $11^1/_2$ PS und $9^1/_2$ Prozent der Kraftgasabgabe beteiligt. Dem Großgewerbe kamen also von der Ermäßigung des Kraftgaspreises 90 Prozent, dem Kleingewerbe nur 10 Prozent zugute; dieselbe bedeutet also eine Unterstützung der Großindustrie auf Kosten der Kleinindustrie. Zu demselben Resultat kommt F. Schäfer in seiner Schrift: „Die Kraftversorgung der deutschen Städte durch Leuchtgas“ (München 1894). Nach der von ihm veranstalteten Aufnahme versorgten im Jahre 1892/93, beziehungsweise 1892, 162 deutsche Gasanstalten 9073 Gasmotore mit 30520 PS mit Kraft. Von 2323 Motoren dienten 1195 = 51,5 Prozent, also mehr als die Hälfte ganz sicher nicht dem Kleingewerbe. Von der Hälfte der übrigen war es mindestens zweifelhaft, ob sie zur Besserung der sozialen Zustände und Lage des Kleinhandwerks irgendwie beitrugen. Für Baden hat Meidinger nachgewiesen, daß das Kleingewerbe höchstens ein Drittel aller vorhandenen Gasmotore in Anspruch nimmt. Im allgemeinen muß es als eine günstige Annahme gelten, wenn man dem Kleingewerbe etwa ein Viertel aller an die Gasanstalten als Kraftzentralen angeschlossenen Pferdekräfte zuschreibt. Noch geringfügiger wird sein Anteil, wenn man die Beanspruchung oder Betriebsstundenzahl der Gasmotoren in Betracht zieht. Dieselbe wird von Schäfer auf durchschnittlich rund 1050 Betriebsstunden im genannten Berichtsjahr berechnet. Alle sicher nicht dem Kleingewerbe dienenden Gasmotoren zeigen eine höhere Beanspruchung, als der Durchschnittsziffer entspricht. Daraus folgt, daß die Motoren im Kleingewerbe im allgemeinen weniger als 1050 Jahresbetriebsstunden erreichen. In der Tat nehmen sie nur ein Fünftel der gesamten Kraftgasabgabe in Anspruch. Nur da, wo bestimmte Hausindustrien gepflegt werden, zum Beispiel Weberei, Stickerei, Trikotstrickerei usw., zeigen auch die Kleingewerbemotoren eine höhere Beanspruchung. In dieser verschiedenen Beanspruchung der Kraftmaschinen seitens der Großindustrie und des Kleingewerbes liegt einer der Hauptgründe für die Konkurrenzunfähigkeit des letzteren. „Die Großindustrie erreicht nicht nur 3000 Betriebsstunden im Jahre für ihre Kraftmaschinen, sondern überschreitet in der Regel diese Grenze, das Kleingewerbe dagegen erreicht sie nur in ganz seltenen Fällen. ... Die Verzinsung und Amortisation des Anlagekapitals verteilt sich also in einem Falle auf mindestens dreimal soviel Betriebsstunden als im anderen. Hieraus geht zur Evidenz hervor, daß es überhaupt vollständig unmöglich ist, durch irgend ein Kraftübertragungsmittel die Leistung einer großen Dampfmaschine oder sonstigen Kraftquelle so zu verteilen, daß die Kraft im kleinen ebenso billig wird, wie sie der Großindustrie zu Gebote steht“ (Schäfer, l. c., S. 54). Das gilt für den Gasmotor so gut,

wie für den Elektromotor. Beide kommen in erster Linie der Großindustrie zugute. Das sind einige Tatsachen, die die Prophezeiungen hervorragender Techniker wie Knoke, Slaby, Reuleaux, Siemens, Thurston, über die Bedeutung der Kleinmotore für das Handwerk als falsch nachgewiesen haben. Diese Herren hatten bei ihren Ausführungen nur die technische Seite ins Auge gefaßt, dagegen den mindestens ebenso wichtigen Komplex der wirtschaftlichen Verhältnisse vernachlässigt. Die Überlegenheit der Großindustrie besteht nicht nur in der billigeren Kraft der größeren Kraftmaschine und in der längeren Ausnützung derselben, sondern außerdem noch in der Anwendung eines ganzen Systems von Arbeitsmaschinen, die sich zu beschaffen, der Kleinmeister in den wenigsten Fällen das Kapital hat. Für die rationelle Verwertung derselben ist ein bestimmter Umfang des Geschäfts notwendig, dessen Mindestgröße mit der technischen Entwicklung wächst. Für die Einrichtung eines solchen Betriebes bedarf es daher bedeutender Kapitalien, die dem Kleinmeister nicht zur Verfügung stehen. Mit dem Kleinmotor ist also dem Kleingewerbe solange nicht geholfen, solange ihm nicht auch das für die Anschaffung der Arbeitsmaschinen, der Rohstoffe, kurz für die Erweiterung seines Betriebes erforderliche Kapital zur Verfügung gestellt wird. Im Besitze desselben hört er aber auf Kleinmeister zu sein und wird Kapitalist.

So wenig der Kleinmotor den Kleinmeister zum Kapitalisten oder gegenüber dem Großkapital konkurrenzfähig machen kann, so wenig hat er auch dem Heimarbeiter dauernde Hilfe gebracht. Zwar hat der Elektromotor den Heimarbeitern der Textilindustrie in den schweizerischen und deutschen Ortschaften eine wesentliche Arbeitserleichterung und eine Verbesserung der Licht- und Luftverhältnisse in den Arbeitsstuben verschafft, aber damit sind auch seine Vorteile erschöpft. Viel größer sind die Nachteile, die im Gefolge des Elektromotors aufgetreten sind. Die Arbeit ist zwar leichter, aber die Arbeitszeit ist viel länger geworden. Mittels des Elektromotors konnten die Heimarbeiter in der gleichen Arbeitszeit wie früher größere Produktenquanten herstellen, und die Folge der Produktionssteigerung war eine bedeutende Herabsetzung der Löhne durch die Verleger, nachdem eine kurze Zeit lang nach der Einführung des elektrischen Betriebes sich die Löhne nicht unbeträchtlich gehoben hatten. Die Herabsetzung der Lohnsätze zwingt den Heimarbeiter länger zu arbeiten, will er das gleiche Wocheneinkommen wie früher erzielen, und so selbst eine weitere Lohnherabsetzung vorzubereiten. Die höheren Kosten für die elektrischen Stühle und die Leitungen bringen ihn in die drückendste Schuldsklaverei seines Verlegers. In der Tat hat der Elektromotor die Verdrängung der Hausindustrie durch den Fabrikbetrieb auf dem Gebiete der Weberei verzögert. An manchen Orten ist es allein durch den Bau eines Elektrizitätswerkes und die Einführung des elektrischen Betriebes möglich geworden, die Hausindustrie zu er-

halten — aber nur zum Schaden des Heimarbeiters. Vorteil haben allein die Verleger gehabt. Es gehört ein großer Mangel an volkswirtschaftlichen und vor allem sozialpolitischen Kenntnissen dazu, um wie Werner v. Siemens den Satz aussprechen zu können: „Nicht eine Menge großer Fabriken in den Händen reicher Kapitalisten, in denen ‚Sklaven der Arbeit' ihr kärgliches Dasein fristen, ist daher das Endziel der Entwicklung des Zeitalters der Maschinen, sondern die Rückkehr zur Einzelarbeit" — ein noch größerer aber, ihn siebzehn Jahre später, als er gesprochen worden ist, zu wiederholen.

Kann also nicht die Rede davon sein, daß das Kleingewerbe durch den Kleinmotor gegenüber dem Großbetriebe konkurrenzfähig wird, hat ferner die Erfahrung bewiesen, daß der größere Teil der Motore von dem Großgewerbe benützt wird, so folgt daraus, daß durch die Einführung eines billigeren Preises für Motorengas oder elektrische Energie keine Förderung des Kleingewerbes erzielt wird. Die Konsumenten von Gas oder Elektrizität für Kraftzwecke sind für die Anstalten wegen ihres gleichmäßigen, in der Hauptsache in die Tagesstunden fallenden Konsums sehr vorteilhafte Kunden, die durch einen billigeren Preis zu gewinnen, nur im Interesse derselben liegen kann. Das ist ein Grund für die Preisdifferenzierung, der sich hören läßt. Durchaus verfehlt aber ist es, sie mit den Forderungen mittelstandsretterischer Politik begründen zu wollen, wenn schon in der Praxis sie fast jedesmal mit ihnen motiviert wurde.

Wir nehmen nunmehr die Geschichte der Gastarife wieder da auf, wo wir sie abbrachen, um die sozialpolitische Begründung der Preisdifferenzierung nach der Art des Verbrauchs zu prüfen. In dem Maße, wie der Anteil des T-Gases an der Gesamtproduktion gegenüber dem L-Gase wächst, in dem gleichen Maße muß auch die Durchschnittseinnahme für den verkauften Kubikmeter Gas sinken. Borchardt bringt dafür gleichfalls einige interessante Ziffern bei. So sank in Düsseldorf der Durchschnittsverkaufspreis pro Kubikmeter von 13,62 Pf. im Jahre 1892/93 auf 11,71 Pf. im Jahre 1899/1900, in Cöln von 14,25 Pf. im Jahre 1894/95 auf 13,46 Pf. im Jahre 1899/1900, in Duisburg von 13,45 Pf. im Jahre 1894/95 auf 12,45 Pf. im Jahre 1898/99 und in Elberfeld von 14,62 Pf. auf 12,62 Pf. in den gleichen Jahren. Diesem Sinken der Preise entsprachen Mindereinnahmen von 270000 Mk. in Düsseldorf, von 250000 Mk. in Cöln, von 35000 Mk. in Duisburg und von 230000 Mk. in Elberfeld. Es liegt auf der Hand, daß dieses durch den steigenden T-Gaskonsum verursachte Sinken der Rente der Gasanstalten in den städtischen Verwaltungen mit großen Beklemmungen betrachtet wird. Betreiben sie doch vorwiegend ihre Gasanstalten unter dem fiskalischen Gesichtspunkte des größtmöglichen Überschusses und benützen diesen mit Freuden, um die direkten Steuern möglichst niedrig zu halten. Den

finanziellen Rücksichten auf den Überschuß, die übrigens meist recht offen ausgesprochen werden, wurde ein technisch-wirtschaftliches Notmäntelchen umgehängt, um ihre abstoßende Blöße etwas zu verbergen. Man führte etwa folgendes aus. Die Preisunterschiede ließen sich, so hieß es, nur solange rechtfertigen, als durch sie eine Belastung des Werkes zu den Tageszeiten geschaffen wurde, an denen es nicht voll beschäftigt war. Nur in diesen Fällen könne man die ganze Last der Amortisationen und der Verzinsung der bestehenden Anlage auf das Nachtgas verrechnen und dem Tagesgas als einer Art Nebenprodukt nur die tatsächlichen Fabrikationskosten zur Last schreiben. Sobald aber die Abgabe des Tagesgases örtlich und zeitlich mit den Zeiten großen Verbrauchs an Leuchtgas zusammenträfe, läge wirtschaftlich kein Grund vor, für das Tagesgas eine Erleichterung zu schaffen. Durch das Zusammenfallen von T-Gaskonsum und L-Gaskonsum zu solchen Zeiten werde die Spitze der Konsumkurve nur noch erhöht und verschärft. Die Folge davon könne sein, daß Betriebserweiterungen notwendig würden, deren Kosten dann auch vom Tageskonsum mitzutragen wären. Bei einer gewissen Größe des Konsums von T-Gas schlügen also die günstigen Wirkungen desselben in Nachteile um. Gegenüber diesen Ausführungen sei zunächst betont, daß es sich bei den Überdeckungen doch nur um geringe Quanten des T-Gases handeln kann; der bei weitem größere Teil desselben ist Tagesgas und übt seine vorteilhaften Wirkungen voll aus. Außerdem aber liegen die Verhältnisse im allgemeinen doch nicht so, daß auf das Tagesgas nur die eigentlichen Fabrikationskosten entfielen, das Nachtgas dagegen ausschließlich die Amortisations- und Verzinsungslasten zu tragen hätte. In den meisten Städten ist der Preis für das T-Gas so gestellt, daß er über den Produktionskosten liegt, also zur Amortisation und Verzinsung ebenfalls, wenn auch nicht in gleich hohem Maße wie das L-Gas beiträgt. Der ganzen Beweisführung liegt der Gedanke zugrunde, daß die einmal erreichten höchsten Gasüberschüsse möglichst in ihrer absoluten wie relativen Höhe bewahrt bleiben, und daß alles, was dieselben zu verringern droht, eine Schädigung des Gaswerkes sei. Ganz abgesehen davon, daß diese Auffassung auch in rein wirtschaftlicher Beziehung falsch ist, fehlt ihr außerdem auch noch jede sozialpolitische Begründung. Solange die Gasanstalten ausschließlich der Beleuchtung dienten, die Gaspreise sehr hoch waren, kam ihre Einrichtung nur den Gewerbetreibenden und der wohlhabenden Klasse der Einwohnerschaft zugute. Erst durch die Einführung niedriger Gaspreise für Koch- und Heizgas gelang es, den Gaskonsum auch in solche Kreise zu tragen, die bisher von ihm ausgeschlossen waren, in den kleinen Handwerker-, Gewerbe- und Beamtenstand, sowie auch, allerdings nur in sehr beschränkter Ausdehnung, in die Arbeiterklasse. Die Benützung gasförmiger Heizstoffe bedeutet eine beträchtliche Ersparnis an Arbeits- und Kostenaufwand und damit

zugleich eine Hebung des Standard of Life dieser Bevölkerungsschichten. Weil nun infolge des schnell wachsenden Konsums an Koch- und Heizgas die durchschnittlich pro Kubikmeter gelösten Preise zurückgehen und damit die relative Höhe, in einigen Städten auch die absolute Höhe der Überschüsse abnimmt, soll im Interesse der Überschüsse, also einer kommunalen Finanzpolitik, die gegen die kleinen Leute gerichtet ist, der sozialpolitisch so wichtige Fortschritt wieder zurück gemacht werden. Anstatt durch eine Verbilligung des Leuchtgases die Vorteile der Gasbeleuchtung auch den ärmeren Schichten der Bevölkerung zugänglich zu machen, und sie damit von der Tributzahlung an das amerikanische Petroleummonopol zu befreien — selbst auf die Gefahr hin, daß die Höhe der Überschüsse dadurch bedeutend verringert wird —, führt man mit einem Einheitspreis für das Beleuchtungs-, Motoren- und Heizgas für die beiden letzteren Verwendungen wieder höhere Preise ein, um ein zu rasches Wachsen ihres Verbrauchs zu hindern. Wenn so private Unternehmer vorgehen, so wird sich niemand darüber wundern, da bei diesen die Profitinteressen das einzig bestimmende sind. Bei städtischen Verwaltungen bedeutet es aber eine durchaus rückständige Auffassung von den Aufgaben, die ihnen mit dem Betriebe gemeinnütziger Anstalten gesteckt sind. Nun wird allerdings von den Vertretern des Einheitspreises darauf hingewiesen, daß durch denselben nur sehr wenige der bisherigen Gaskonsumenten benachteiligt würden. Die meisten wären eben zugleich Konsumenten von L- und von H-Gas, und der höheren Belastung für H-Gas stände eine Erleichterung für L-Gas gegenüber. Das kann aber auch von ihnen nicht bestritten werden, daß die Konsumenten, die bisher nur H-Gas bezogen, schlechter fahren werden als bisher. Ebensowenig kann bestritten werden, daß durch den höheren Preis für H-Gas die Verbreitung seines Gebrauchs unter der arbeitenden Klasse erschwert wird. Ihr kommt der niedrigere L-Gaspreis sicher nicht zugute, da einmal ihr Lichtbedürfnis ein ziemlich geringes ist und ferner die Ausführung der Installation auf ihre Kosten weit über ihre finanziellen Kräfte hinausgeht, damit aber jede Ausnutzung des niedrigeren L-Gaspreises für sie unmöglich wird.

Die Wirkungen des Einheitspreises werden sich also darin zeigen, daß das Anwachsen des H-Gasverbrauches verzögert, dagegen das des L-Gasverbrauches befördert wird. Das erste ist nicht nur wirtschaftlich, sondern vor allem sozialpolitisch ein schädlicher Rückschritt. Wie steht es aber mit den wirtschaftlichen Folgen? Sehr richtig faßt Schäfer in seinem flottgeschriebenen Büchlein „Die Gasfragen der Gegenwart“, S. 28, die Nachteile einer Vermehrung des Leuchtgasabsatzes dahin zusammen, daß sie eine Verschlechterung der wirtschaftlichen Ausnutzung der Gaswerke bedeute, falls sie ohne entsprechende Steigerung des Heiz- und Kraftgasverbrauches dastände. Mit der Verteuerung des H-Gases und der relativen Abnahme seines Verbrauches muß

sich auch der Ausnützungsquotient zuungunsten der Gasanstalten verringern. Die ganze Entwicklung, die mit der Einführung der verschiedenen Preise begonnen hat, wird unterbrochen, nicht um einer fortgeschritteneren Tarifierung Platz zu machen, sondern um zu den unentwickelteren Zuständen zurückzukehren.

Es bleibt schließlich noch über, den Einfluß des Einheitspreises auf den Verbrauch des Motorengases zu besprechen. Ausführlich hat darüber Öchelhäuser in seinem Vortrage auf der Versammlung des Vereins deutscher Gas- und Wasserfachmänner zu Wien 1901 gehandelt.* Der Einheitspreis, durch den der Preis des Kraftgases verteuert wird, muß die gleichen Wirkungen auf den Verbrauch desselben ausüben, wie auf den des Heiz- und Kochgases. Er vermindert den Gebrauch von Gas für technische Zwecke größeren Stiles, also für Gasmotoren, große Plättereien, in der Textilindustrie usw. In erster Linie wird also die Konkurrenzfähigkeit des Gasmotors gegenüber dem Elektromotor herabgesetzt. Das ist zunächst für die Gasanstalten eine große Schädigung. Kraftgas wird hauptsächlich am Tage verbraucht und dazu in allen Jahreszeiten ziemlich gleichmäßig. Die Gasmotore sind außerdem sehr günstige Konsumenten, da sie bei einer durchschnittlichen Betriebsdauer von 1200 Stunden einen Durchschnittsverbrauch von 2000 Kubikmeter erreichen. Wenn also die Gasanstalten durch ihre Tarifpolitik die weitere Verbreitung ihrer besten Konsumenten, der Gasmotoren, aufhalten wollen, so müssen doch schon ganz gewichtige Gründe der öffentlichen Wohlfahrt dafür geltend gemacht werden. Da, wo die Städte sowohl im Besitze von Elektrizitätswerken, wie von Gasanstalten sind, können die folgenden Überlegungen geltend gemacht werden. Die Tarifpolitik der Städte muß in diesen Fällen dahin gehen, beide Werke als eine Anlage zu betrachten, in der diese, sich in ihren Eigentümlichkeiten ergänzend, verschiedene Ziele zu erreichen streben, auf keinen Fall aber sich gegenseitig Konkurrenz machen. Nun liegt aber bei den Elektrizitätswerken die Sache so, daß in ihrer Verbrauchskurve die verhängnisvolle Spitze noch viel schärfer hervortritt, als bei den Gaswerken. Bei ihnen ist es also noch wichtiger, auf einen Ausgleich hinzuarbeiten, wofür der Verbrauch von elektrischer Energie zu Kraftzwecken sich als ganz besonders geeignet erweist. Die Städte haben es also durch eine Verteuerung des Gases zu Kraftzwecken und durch gleichzeitige Verbilligung des elektrischen Stromes zu technischen Zwecken in der Hand, die Verbreitung des Elektromotors auf Kosten des Gasmotors zu fördern und dadurch ihre Elektrizitätswerke rentabler zu machen. Den Gasanstalten verbliebe dann außer dem eigentlichen Leuchtgas noch das Heiz- und Kochgas, dessen Konsum mit allen Mitteln zu fördern ihre Hauptaufgabe bliebe.

---

* Vergleiche „J. f. G. W.“, 1901, S. 565 ff.

Diese Arbeitsteilung der beiden Werke ist sehr bestechend. Gegen sie läßt sich aber der folgende, unseres Erachtens entscheidende Einwand machen. Der Gasmotor ist namentlich in den mittleren Größen bei weitem wirtschaftlicher als der Elektromotor. Öchelhäuser führt aus, daß bei einem Gaspreise von 12 Pf. und einem Strompreise von 20 Pf. pro Kilowatt der Gasverbrauch beim 12pferdigen Motor weniger als die Hälfte der Kosten des Stromverbrauchs beträgt, wobei allerdings beim Elektromotor ein geringeres Anlagekapital zu amortisieren ist. Dabei wird die Konkurrenz des Elektromotors nur dadurch ermöglicht, daß die Elektrizitätswerke den Strompreis für Motoren so niedrig festsetzen, als überhaupt mit dem Betriebe der Anlage noch vereinbar ist. Geht doch häufig der Strompreis unter die Erzeugungskosten, so daß im Lichtpreise dieses Defizit mit aufgebracht werden muß.* Während die Differenz zwischen den Gaspreisen für Licht- und Nichtleuchtzwecke durchschnittlich 25 bis 30 Prozent beträgt, steigt dieselbe beim elektrischen Strom bis auf 66⅔ Prozent. Nur da, wo große, ungewöhnlich billige Wasserkräfte zur Verfügung stehen, verschieben sich die Verhältnisse zugunsten der Elektrizität. Das sind aber im allgemeinen seltene Ausnahmefälle. Wäre es also volkswirtschaftlich nicht zu billigen, wenn die Städte die in ihrem Besitze befindlichen Gas- und Elektrizitätswerke so verwalten würden, daß sie die Ausbreitung des Gasmotors durch Erhöhung des Preises für Motorengas zugunsten des Elektromotors zu verhindern suchen, so haben natürlich die Städte nicht einmal ein Interesse daran, so vorzugehen, in denen sich die Elektrizitätswerke in privatem Besitz befinden. Mögen sie auch in gewisser Ausdehnung an dem Gedeihen derselben interessiert sein, da sie meist von der Bruttoeinnahme und dem Reingewinn eine Abgabe erheben, so fällt diese Beteiligung doch gegenüber ihrem Interesse an dem Blühen ihres eigenen Gaswerkes nicht ins Gewicht.

Gegenüber diesen von uns etwas ausführlicher besprochenen Gründen gegen den Einheitspreis fallen die Vorteile, die mit der Einführung eines solchen verbunden sind, nicht ins Gewicht. Es sind dies für das Gaswerk im wesentlichen Ersparnisse an der Beschaffung und Aufstellung der Gasmesser, an den Kosten, die mit dem Ablesen, der Kontrolle und Verrechnung zweier Gas-

---

* Wilken in „E. T. Z.“, 7. Februar 1901. „Je mehr Beispiele aus der Praxis zum Vergleich herangezogen werden, um so deutlicher ergibt sich die Tatsache, daß der Motorenstrom sich zwar im Durchschnitt billiger stellt, als der Lichtstrom, daß jedoch so große Preisunterschiede, wie sie die meisten Tarife vorsehen, nicht gerechtfertigt sind. Ein großer Teil des durch den Absatz an Lichtstrom erzielten Gewinnes wird bei sehr vielen Werken dazu verbraucht, um das Defizit aus der Abgabe von Kraftstrom zu decken, und bedarf es wohl keiner näheren Erläuterung, daß derartige Verhältnisse ungesunde sind.“

messer verbunden sind, für die Konsumenten die Ersparnis einer Hausleitung, der Miete für einen Messer usw.

Haben einige Gaswerke durch die Einführung des Einheitspreises die Entwicklung, die das Tarifsystem in den letzten Jahrzehnten gemacht hatte, wieder auf den Ausgangspunkt zurückgeführt, so haben die Elektrizitätswerke, für die die Tariffragen gleichfalls in dem letzten Jahrzehnte brennend geworden sind, nicht nur an der Differenzierung der Preise für Licht- und Kraftzwecke festgehalten, sondern sogar durch weitere Differenzierungen vor allem nach dem Gesichtspunkte der Brenndauer eine vorteilhaftere Ausnützung ihrer Anlagen zu erreichen gesucht. Die elektrischen Tarife wurden anfänglich denen der Gaswerke nachgebildet. Sie unterschieden also Preise für Licht und Preise für Kraftstrom und setzten diesen bedeutend niedriger fest als jenen. Zwei Gründe waren dafür bestimmend. Das elektrische Licht hat allerdings die Konkurrenz des Gaslichtes zu bestehen, die durch die Entwicklung des Gasglühlichtes eine vielmal schärfere und erfolgreichere geworden ist, als unter dem Regime des Schnittbrenners; es ist aber trotzdem infolge seines Charakters als Luxus- und Effektlicht geeignet, höhere Preise zu tragen. Anders beim Elektromotor. Wollte er mit dem Gasmotor konkurrieren, so war die erste Bedingung ein billiger Kraftstrompreis. Indem man nun die Kraftabgabe als Nebenbetrieb ansah und von der Voraussetzung ausging, daß die Zinsen und die Amortisation der Stromerzeugungs- und Verteilungsanlage durch die Einnahmen aus der elektrischen Beleuchtung gedeckt werden müßten, die Einnahmen aus dem Elektromotorenbetrieb also nur die reinen Betriebskosten einzubringen hätten, war man in der Lage, den Kraftstrompreis sehr niedrig zu stellen und trug in manchen Fällen sogar kein Bedenken, damit bis unter die allgemeinen Herstellungskosten zu gehen. Bei so niedrigen Kraftstrompreisen konnte sich die Einführung der Elektromotore sehr schnell durchsetzen. So stieg in Berlin in den Jahren 1891 bis 1896 die Zahl der Gasmotore von 950 auf 1240, die der Elektromotore von 41 auf 1347 und hatte bereits im Jahre 1896/97 die erstere überflügelt.

Für die Differenzierung der Preise für Licht und Kraft sprach dann ferner der Umstand, daß die Elektrizitätswerke noch mehr als die Gasanstalten darauf angewiesen sind, die ungünstigere Belastung durch den Lichtkonsum auszugleichen. Die Betriebsmittel der Elektrizitätswerke müssen von vornherein auf die Zahl der angeschlossenen Kilowatt zugeschnitten sein, während erfahrungsgemäß die maximale gleichzeitige Stromabgabe weit dahinter zurückbleibt. Die Aufspeicherung von Elektrizität in den Akkumulatoren ist stets mit erheblichem Verluste verknüpft. Außerdem ist der Akkumulatorenbetrieb außerordentlich kostspielig, weil die Lebensdauer der Apparate eine relativ kurze ist. In Zeiten plötzlicher Konsumansprüche genügen selbst die Akkumulatorenreserven nicht, so

daß dann die Maschinenreserve in Tätigkeit treten muß. Es müssen also permanent Kessel unter Dampf gehalten werden, was einen größeren Brennmaterialaufwand erfordert. Im Laufe des Tages müssen den Bedarfsschwankungen entsprechend Maschinen an- und abgeschaltet werden. Eine volle Belastung der Maschinen ist daher bei Elektrizitätswerken keine gewöhnliche Erscheinung; sie ist nicht Regel, sondern Ausnahme. Dagegen sind die Gasanstalten durch ihre Gasbehälter imstande, die Konsumschwankungen der einzelnen Tage auszugleichen. Soweit die Schwankungen eine Folge der wechselnden Jahreszeiten sind, haben dagegen Gasanstalten und Elektrizitätswerke in gleicher Weise, aber nicht in gleichem Maße zu leiden. Bei den letzteren übertrifft die maximale Konsumabgabe die minimale in vielen Fällen um das Zehnfache, durchschnittlich um das Sechsfache.

Es liegt auf der Hand, daß der Preisunterschied zwischen Licht- und Kraftstrom nur dann gerechtfertigt ist, wenn die Motorenbelastung nicht in die Zeit des Maximums der Abgabe für Lichtzwecke fällt. Das ist aber häufig der Fall. Es gibt Gewerbebetriebe, wo das Maximum der Kraftabgabe zeitlich mit dem Lichtmaximum zusammenfällt, zum Beispiel Zeitungsdruckereien usw. In diesen Fällen wird also die Spitze der Konsumkurve noch erhöht, und der Vorteil, der aus dem Motorenbetrieb für das Elektrizitätswerk erwachsen soll, illusorisch gemacht. Aus diesem Grunde ist denn auch die Differenzierung der Preise für Licht- und Kraftstrom in neuerer Zeit lebhaft angefochten worden. In der Tat ist die unterschiedslose Gewährung eines billigen Kraftstrompreises an alle Arten von Motorenbetrieben durchaus unberechtigt. Sie kommt günstigen Konsumenten, das heißt solchen, die eine lange Brenndauer bei gleichbleibender Konsumgröße besitzen, nicht mehr zugute, als den ungünstigen, die, wie zum Beispiel die Aufzugsmotoren für Personenbeförderung, periodisch einen starken Stromverbrauch für kurze Zeit haben. Nicht alle Motorenanlagen sind daher für die Elektrizitätswerke wünschenswerte Konsumenten, geschweige denn, daß es in deren Interesse läge, ihren Anschluß durch einen besonders niedrigen Kraftstrompreis zu fördern. Bei der Anordnung der Tarife wird es daher darauf ankommen, sie so zu gestalten, daß die wenig wünschenswerten Konsumenten nicht noch besonders begünstigt, die vorteilhaften dagegen durch die Gewährung besonders günstiger Bedingungen gewonnen werden. Eine Ausnahmestellung nehmen die elektrischen Straßenbahnen ein, die daher auch besonders zu behandeln sind. Bei diesen Großkonsumenten ist zu berücksichtigen, daß bei zu hohen Tarifsätzen die Bahngesellschaften den Strom rationeller in eigener Zentrale erzeugen können. Die Gefahr liegt um so näher, je größer der Umfang der Straßenbahn ist. Solche Bahnzentralen können aber noch eine weitere Gefahr für das Elektrizitätswerk werden. Sie können nämlich gleichzeitig zu Blockstationen für elek-

trische Beleuchtung ausgebaut werden, und dadurch, daß sie den Lichtbetrieb nur als Nebenbetrieb mit niedrigen Tarifen übernehmen, dem Elektrizitätswerke eine sehr scharfe, allerdings nur räumlich begrenzte Konkurrenz machen. Um das zu verhindern, werden den Straßenbahngesellschaften besonders niedrige Tarife gestellt und ihnen zugleich bei der Gewährung der Konzession die Auflage gemacht, ihren Strom aus dem bestehenden Elektrizitätswerke zu beziehen.

Auf eine weitere Gefahr der zu niedrigen Kraftstrompreise sei hier noch hingewiesen. Dieselben sind häufig unter den Selbstkosten normiert. Solange die Kraftabgabe nur einen verhältnismäßig geringen Bruchteil der Gesamtabgabe ausmacht, ist der zu niedrige Kraftstrompreis ohne größere Bedeutung für die Rentabilität des Werkes. Das muß sich aber ändern, sobald die Kraftabgabe eine bestimmte Grenze überschreitet, und der aus den Einzelerlösen pro Kilowattstunde Licht- beziehungsweise Kraftstrom sich zusammensetzende Gesamterlös pro Kilowattstunde abgegebenen elektrischen Stromes unter die Selbstkosten herabsinkt. Um so mehr wird das der Fall sein, falls für die Leistung des Kraftstromes besondere Maschinenaggregate aufgestellt werden müssen. In diesen Fällen muß der Ausnahmetarif die wirtschaftliche Existenz der Elektrizitätswerke bedrohen.

Innerhalb der beiden Konsumentengruppen, der für Licht- und der für Kraftstrom, müssen die Tarife so geordnet sein, daß sie die Benützungsdauer der Zentrale vergrößern. Die modernen Tarife suchen dieses Ziel durch die Einführung von Intensitätsrabatten, beziehungsweise von Kombinationen aus Konsum- und Intensitätsrabatt, sowie durch die Einführung der Wrightschen, auf der Anwendung seines Höchstverbrauchsmessers beruhenden Preisdifferenzierung zu erreichen. Die älteren Tarife waren entweder Pauschaltarife oder machten nur von dem Konsumrabatt Gebrauch. Der letztere begünstigt die Großkonsumenten, ohne dieselben nach ihrer Brennstundendauer, das heißt nach der Größe des Vorteils, den sie dem Werke bringen, zu klassifizieren. Wesentlich höher stehen die Tarife mit Brennstundenrabatt, die den wirtschaftlich vorteilhaftesten Konsumenten in höherem Maße berücksichtigen. Bei dieser Rabattberechnung wird die Gesamtzahl der von dem Konsumenten verbrauchten Kilowattstunden durch die Zahl seiner installierten Lampen dividiert. Die so gefundene Zahl gibt die durchschnittliche Brenndauer des Konsumenten an, die für die Rabattberechnung berücksichtigt wird. Der Preis pro Hektowattstunde ist der Zahl der Brennstunden indirekt proportional. So beträgt zum Beispiel in Darmstadt der Preis pro Hektowattstunde bei einer Brenndauer von 0 bis 800 Brennstunden 8 Pf., von 800 bis 1000 Brennstunden 7,6 Pf., von 1000 bis 1200 Brennstunden 7,4 Pf. usw. Ein großer Nachteil dieses Tarifes besteht darin, daß die Zahl der installierten Lampen häufiger aufgenommen werden muß. Das ist eine zeitraubende und für die

Konsumenten störende Arbeit, deren Resultate sehr schnell ungenau werden. Außerdem werden die Konsumenten von einer Ausdehnung ihrer Anlage abgehalten, da sie dabei Gefahr laufen, ihre Rabattsätze zu verkleinern. Der theoretische Fehler besteht darin, daß die Brenndauer mittels der Zahl der installierten Lampen berechnet wird, während tatsächlich nicht der durch diese bedingte mögliche, sondern der wirkliche Maximalverbrauch für das Werk von finanzieller Bedeutung ist, und daher auch allein in Rechnung gesetzt werden darf. Um den Großkonsumenten, die ohnehin zur Anschaffung eigener Lichterzeugungsanlagen neigen, weiter entgegenzukommen, als dies bei dem reinen Brennstundenrabatt möglich ist, hat man denselben mit dem Konsumrabatte kombiniert. Nach dem Cölner Tarif werden Produkte aus der Zahl der für verbrauchten Strom bezahlten Mark in die Zahl der durchschnittlichen jährlichen Brennstunden gebildet, und die Höhe des Rabatts wächst in Stufen mit der Größe der sich ergebenden Produkte. Die Rechnungen sind bei dem Cölner Tarif sehr umständlich. Außerdem leidet er an dem gleichen Fehler wie die Tarife mit Brennstundenrabatt, nämlich an der Notwendigkeit der Lampenzählung. Dieser Fehler ist ebensowenig in dem Rabattsystem der Berliner Elektrizitätswerke vermieden, die einen Brennstundenrabatt von 5 bis 25 Prozent bei 800 bis 3000 Brennstunden und außerdem einen Geld- oder Konsumrabatt von $2^1/_2$ bis 15 Prozent bei einer Jahresentnahme von 20000 beziehungsweise über 75000 Mk. gewähren. Eine abweichende Kombination weist der Tarif der Elektrizitätswerke in Rheinfelden auf. Nach demselben werden zunächst Grundtaxen pro installiertes Kilowatt erhoben, deren Betrag mit der Zahl der installierten Kilowatt, und zwar von 160 Mk. bei Anlagen von 0,1 bis 0,9 Kilowatt bis auf 52 Mk. bei Anlagen von mehr als 1200 Kilowatt sinkt. Ferner wird ein Brennstundenrabatt gewährt, der 5 Prozent bei einer Brenndauer von 500 Stunden und 80 Prozent bei einer solchen von 6000 Stunden beträgt. Die Brennzeit wird ermittelt als Verhältnis der abgegebenen Kilowattstunden zu der normalen Belastung, für die der Zähler bestimmt ist.

Der Brennstundenrabatt strebt das Ziel an, die für das Elektrizitätswerk günstige Vergrößerung der Brennstundendauer zu erreichen, mußte aber infolge der Berechnung der Brennstundendauer nach der Zahl der installierten Kilowatt die Ausdehnung des Konsums und die Vergrößerung des Verschiedenheitsfaktors erschweren. Diesem Nachteile sucht der Wrightsche Tarif abzuhelfen. Wright betrachtet alle Abnehmer als die Glieder einer Interessengemeinschaft, die im Verhältnis zu der Art und Größe ihres Konsums an den Kosten der Anlage und Leitungen, sowie den Betriebskosten beteiligt werden müssen. Er unterscheidet nun die festen und die laufenden Kosten des Elektrizitätswerkes. Die festen Kosten bestehen aus den Abschreibungen, den Zinsen und Amorti-

sationsquoten des Anlagekapitals, den Löhnen, Gehältern, Ausgaben für Reparaturen an Gebäuden, Leitungen, Zählern, eventuell Erneuerungsfonds, Steuern, Abgaben, Versicherungsgebühren, Verwaltungskosten, sowie den Ausgaben für Heiz- und Schmiermaterial, die notwendig sind, um die Maschinen und Kessel so zu halten, daß sie jeden Augenblick die geforderte Menge Strom abgeben können. Diese festen Kosten hängen nicht von der Zahl der abgegebenen Kilowattstunden, sondern von der maximalen Beanspruchung der Zentrale ab. Die laufenden Kosten bestehen aus den Ausgaben für Kohlen, Öl, Wasser, eventuell einem Teil der Maschinenreparatur. Sie hängen von der Zahl der abgegebenen Kilowattstunden ab, sind also eine Funktion des Inhaltes der Stromkurve. Die Summe sämtlicher Verbrauchsmaxima, bei allen Konsumenten zur Zeit des höchsten Konsums gleichzeitig abgelesen, bestimmt offenbar den Umfang der Elektrizitätswerke, die dieses Maximum liefern müssen, und bedingt die Höhe der festen Unkosten. Nach Wright soll nun jeder Konsument an diesen allgemeinen Unkosten mit dem Anteil teilnehmen, der seinem eigenen Maximum entspricht.

Sind die festen Kosten berechnet, so läßt sich, falls die maximale gleichzeitige Abgabe bekannt ist, der Verkaufspreis für die erste Benützungsstunde und der für die übrigen Benützungsstunden leicht feststellen. Da aber stets eine Reihe von Konsumenten vorhanden ist, die ihre Anlage kürzer als eine Stunde täglich pro maximal gleichzeitig verbrauchtes Kilowatt anwenden, so empfiehlt es sich, von einem bestimmten Preise pro Kilowatt auszugehen, der sich dem in der angegebenen Weise berechneten Verkaufspreise möglichst nähert. Von diesem bestimmten Grundpreise aus kann dann anderseits sehr leicht berechnet werden, wieviel Stunden lang der Konsument sein Maximum zu diesem Preise bezahlen muß, damit durch die Summe der von den Konsumenten aufgebrachten Beiträge die allgemeinen festen Unkosten des Werkes gedeckt werden. Alles, was darüber hinaus konsumiert wird, ohne daß dadurch das Maximum erhöht wird, kann zu einem sehr billigen Preise geliefert werden, der nur wenig über die laufenden Produktionskosten hinauszugehen braucht.*

Für diese Preisberechnung wäre es also notwendig, den Höchstbedarf jedes Konsumenten, und zwar in dem Augenblicke, wo die Zentrale am höchsten beansprucht ist, zu kennen. Da dies praktisch unmöglich ist, so begnügt sich

* Der Wrightsche Tarif wurde zuerst in Brighton 1893 eingeführt. Hier kostet die Kilowattstunde 7 d., und es muß der angezeigte Höchstverbrauch eine Stunde lang täglich bezahlt werden. Für den Mehrverbrauch sind die Preise sehr schnell herabgesetzt worden, von 7 d. im Jahre 1893 auf 3 d. im Jahre 1895, auf 1½ d. im Jahre 1897 und auf 1 d. im Jahre 1899. Der mittlere Preis einer Kilowattstunde betrug 1899 23,5 Pf. Von deutschen Städten, die den Wrightschen Tarif eingeführt haben, ist uns nur Oberhausen bekannt.

Wright mit einem Annäherungswerte, nämlich mit dem Mittelwerte aus sechs monatlichen Messungen. Zur Feststellung dieser Maxima konstruierte er seinen Höchstverbrauchsmesser.* Bei der Berechnung des Verkaufspreises muß ferner berücksichtigt werden, daß die Maxima der einzelnen Konsumenten nicht alle zur gleichen Zeit eintreten, und daß daher die Summe der unter Anwendung des Höchstverbrauchsmessers festgestellten Maxima größer sein wird, als das Maximum der Zentrale. Je verschiedenartiger die Konsumansprüche der Konsumenten sind, desto mehr werden ihre Maxima zeitlich auseinanderfallen und desto größer wird das Verhältnis jener beiden Werte werden. Wright nennt das Verhältnis Verschiedenheitsfaktor, weil er gewissermaßen die Verschiedenartigkeit der Konsumenten und des zeitlichen Verlaufs ihrer Konsumansprüche charakterisiert. Eine Zentrale arbeitet um so günstiger, je größer der Verschiedenheitsfaktor ist. Sie kann mit ihrer Anlage um so mehr leisten, je größer sein Wert ist.

Wie wir bereits sahen, hatte der Brennstundenrabatt, bei dem die Brennstundendauer mittels Division der verbrauchten Kilowatt durch die Zahl der installierten Lampen gefunden wurde, den großen Nachteil, daß er die Konsumenten davon abhält, ihre Anlage über das unbedingt Notwendige auszudehnen, also die Konsumvergrößerung aufhält und außerdem den Verschiedenheitsfaktor herabdrückt. Diese Nachteile fallen bei dem Wrightschen Tarife fort. Hier hängt der Rabatt nicht von der Zahl der installierten Lampen, sondern von der Zahl der gleichzeitig im Moment des Verbrauchsmaximums der Zentrale, beziehungsweise des Konsumenten, brennenden Lampen ab. Der Konsument wird also bemüht sein, sein Maximum, das den Rabatt verkleinern würde, möglichst niedrig zu halten, anderseits hat er ein Interesse daran, seine Räume möglichst reich zu installieren, und außerhalb der Zeiten des Maximums zu beleuchten, da er dadurch seine Brennstundendauer erhöht und für die längere Brennstundendauer nur die niedrigeren Preise zu zahlen hat.

Die Anwendung des Wrightschen Höchstverbrauchsmessers hat den weiteren Vorteil, daß es dabei möglich ist, die Konsumenten mit geringer Benutzungsdauer festzustellen und nachzuweisen, daß dieselben der Zentrale direkten Verlust bringen. In Brighton hat sich herausgestellt, daß die Konsumenten mit einer geringeren täglichen Benutzungsdauer als $1^1/_2$ Stunden der Zentrale Schaden verursachen. Da es mittels des Höchstverbrauchsmessers gleichfalls gelingt, über den Anteil des Licht- und Kraftstroms an der Bildung des Maximums zur Klarheit zu kommen, so kann die genaue Trennung der Selbstkosten für Kraft- und Lichtstrom leicht durchgeführt und Klarheit darüber er-

* Ausführlich handelt darüber eine von den Luxschen Industriewerken herausgegebene Broschüre: „Über ein neues und rationelles Tarifsystem".

zielt werden, ob und in welcher Ausdehnung sich die niedrigere Festsetzung des Kraftstrompreises rechtfertigen läßt. Damit sind die Grundlagen für eine solche Tarifierung geschaffen, die in erster Linie den Interessen des Werkes dient. Auf ihnen wird sich dann die Untersuchung darüber aufbauen müssen, inwieweit das Interesse der Konsumenten, insbesondere auch in sozialpolitischer Hinsicht, berücksichtigt werden kann.

Die städtischen Gasanstalten und Elektrizitätswerke haben sich, sowenig wie die privaten, in ihrer Tarifpolitik über die Differenzierung der Gas- und Elektrizitätspreise hinaus von den Interessen des Kleingewerbes bestimmen lassen. Das ganze Konsumrabattwesen ist ein direkter Schlag ins Gesicht der Mittelstandspolitik. Was nützt es dem Kleingewerbetreibenden, wenn er das Gas und die elektrische Energie für seinen Kleinmotor wohl billiger bezahlt, als wenn er sie für Beleuchtungszwecke verwenden würde, aber immer teurer als der Großkonsument?

In nebenstehender Tabelle geben wir zunächst eine Übersicht über die geltenden Rabatte der Gasanstalten. In der Tabelle auf Seite 568 über die Rabatte der Elektrizitätswerke sind in Gruppe b. nur die Konsumrabatte angeführt.

Wir beginnen unsere Besprechung mit der Tabelle der Gasanstalten. Von den 28 städtischen Gasanstalten, die eine Differenzierung der Gaspreise nach der Art des Verbrauches vornehmen und Rabatte geben, bewilligen 9 auch auf das T-Gas Rabatt. Die Konsumbeträge bewegen sich für die unterste Grenze zwischen 5000 und 100000 Kubikmeter, für die oberste Grenze zwischen 16000 und 200000 Kubikmeter. Die Rabattsätze schwanken zwischen 10 Prozent in Kiel und 39 Prozent für Motorengas in München. Der unterste Satz von 5000 Kubikmeter ist sehr hoch gegriffen. Nach einer Berechnung von F. Schäfer in seinem bereits zitierten Buche: Die Kraftversorgung der deutschen Städte durch Leuchtgas, entfällt auf eine Pferdekraft im Jahre ein Verbrauch von 942 Kubikmeter. Diese Zahl ist der Durchschnitt aus dem Gasverbrauch von 7712 Gasmotoren mit 26145 PS (also im Mittel 3,39 PS). Machen wir von dieser Zahl Gebrauch, so würde der Satz von 5000 Kubikmeter eine Gasmotorenanlage von 5,3 PS voraussetzen. Nun sind, ebenfalls nach Schäfer, zirka 12,5 Prozent aller Gasmotoren 1pferdige Motore, 25 Prozent solche von 2 PS, 10 Prozent solche von 3 PS, über 16 Prozent solche von 4 PS. Die mittlere Leistung des deutschen Gewerbemotors wird von ihm auf rund 2,5 PS veranschlagt, dabei sind die zahlreichen größeren Motore zur Erzeugung des elektrischen Lichtes, zum Betrieb von Pumpen in Wasserwerken, von Aufzügen in Lagerhäusern und Hotels, sowie für andere, nicht gewerbliche Zwecke ausgeschieden. Diese Zahlen ergeben wohl zur Genüge, daß die Rabattsätze für Motorengas dem Kleingewerbe nicht zugute kommen, daß sie vielmehr ausschließlich vom Großbetriebe benützt werden.

Städte	Kleinkonsum Pfennig pro Kubikmeter		Großkonsum				Höchster Rabatt in Prozent des Kleinkonsumsatzes bei	
			L-Gas		T-Gas			
			unterste	oberste	unterste	oberste		
	L-Gas	T-Gas	Grenze des Rabatts in 1000 Kubikmeter				L-Gas	T-Gas
Breslau . .	17,6	12	2	50	—	—	15	—
Cöln . . .	16	10	2,5	25	5	20	19	20
Magdeburg .	18	10	15	45	—	—	16,6	—
Düsseldorf .	16	8	3	100	—	—	21,9	—
Essen . . .	15	10	10	30	—	—	13,3	—
Elberfeld . .	16	8	20	100	—	—	ca. 50	—
Halle a. S. .	16	10	10	50	100	200	22	10
Kiel	20	14	—	—	—	—	3 bis 20 Prozent bei L- u. T-Gasverbrauch von 2000 bis 20 000 Mk.	
Crefeld . .	18	10	5	50	—	—	16,6	—
Cassel . . .	16	10; 13	—	—	—	—	2 bis 5 Prozent bei L-Gasverbrauch von 300 bis 1000 Mk.	
Duisburg . .	16	10	8	50	32	50	25	20
Görlitz . . .	18	12	8	20	—	—	11	—
Bochum . .	14	7	5	90	25	100	18	10
Bielefeld . .	16	10	30	60	—	—	12,5	—
Remscheid .	15	10	20	40	—	—	13,3	—
Liegnitz . .	17	13	15	50	—	—	10	—
Hagen . . .	16	10	5	60	—	—	19	—
Dresden . .	16	12	—	—	—	—	20	—
Leipzig . . .	18	12	5	30	—	—	5	—
Chemnitz . .	18	13	10	10	—	—	5,5	—
Zwickau . .	17	12	—	—	—	—	5 bis 16 Prozent bei L-Gasverbrauch von 500 bis 20 000 Mk., 4 bis 20 Prozent bei T-Gasverbrauch von 100 bis 3000 Mk.	
München . .	23	14	5	224	10	100	28	39 bei T-Gas
Mannheim .	18	14	1	25	8	20	22,2	7,1
Karlsruhe .	18	12	33,3	250	—	—	33,3	—
Freiburg i. B.	20	14	3	30	16	16	10	5
Darmstadt .	22	12	1,5	5	—	—	13,6	—
Lübeck . . .	18	12	2,5	10	—	—	20	

Leider geben uns die Verwaltungsberichte der Gasanstalten nur in den seltensten Fällen Aufschluß über die Zahl der Gaskonsumenten und die der rabattbeziehenden Großverbraucher und noch seltener unterscheiden sie dieselben nach der Art ihres Verbrauches. Es stehen uns nur die folgenden Zahlen zur Verfügung. In München betrug im Jahre 1900 die Zahl der rabattbeziehenden Motorengasbenützer 46, im Betriebe befanden sich 395 Motore.

Städte	Kleinkonsum Preis pro HW-Stunde Pfennig		Großkonsum Beleuchtung		Großkonsum Motoren usw.		Höchster Rabatt in Prozent des Kleinkonsumsatzes bei		
			unterste	oberste	unterste	oberste			
	LE	TE	Grenze des Rabatts		Grenze des Rabatts		LE	TE	
a. Städte mit Konsumrabatt.									
Hannover	6	2	500 Mk.	10000 Mk.	—	—	22,5	—	—
Düsseldorf	6	2-5	300 Mk.	5000 Mk.	Besondere Vereinbarung		10	—	Stufenrabatt
Königsberg	7,5	3,3	40000 AS*	80000 AS*	—	—	13,3	—	Stufenrabatt
	6,5†	—	12500 Mk.	—	—	—	12,5	—	
Elberfeld	5,5	2	10000 KW	15000 KW	100 KW	25000 KW	18,18	55	Stufenrabatt
Barmen	7AS	2,7	200 Mk.	6000 Mk.	—	—	10	—	—
Danzig	6	3	—	—	1 PS	10 PS	—	17	—
Cassel	7	2,5	500 Mk.	7000 Mk.	—	—	35	—	—
Wiesbaden	7	1,5	300 Mk.	5000 Mk.	300 Mk.	5000 Mk.	50	30	Stufenrabatt
Erfurt	6,5	2	500 KW	10000 KW	500 KW	10000 KW	24,6	25	Stufenrabatt
Görlitz	6	2,5	500 KW	1000 KW	—	—	5	15	Brennstund.-rabatt für TE
Bielefeld	6	2	500 KW	20000 KW	1000 KW	200000 KW	22	35	Stufenrabatt
Bonn	7	3	500 KW	20000 KW	500 KW	20000 KW	25	25	—
Dresden	6	2,5	1000 Mk.	60000 Mk.	—	—	20	—	Für TE besondere Vereinbarung
Nürnberg	7	2	500 Mk.	35000 Mk.	—	—	50	—	Stufenrabatt
Karlsruhe	7	2,5	500 KW	20000 KW	1000 KW	Keine Grenze	25	20 und höh.	Stufenrabatt
Freiburg i. B.	6	2	800 KW	20000 KW	—	—	16,3	—	—
Mainz	6	2	1000 Mk.	—	—	—	9,9	15	Stufenrabatt, für TE Brennstundenrabatt
Darmstadt	7	2,5	200 Mk.	6000 Mk.	200 Mk.	10000 Mk.	40	10	Stufenrabatt
b. Städte mit kombiniertem Konsum- und Brennstundenrabatt.									
Breslau	6,8	2	2000 KW	20000 KW	—	—	17,5	—	—
Frankfurt a. M.	6	2	3000 KW	—	—	—	33⅓	—	—
Stettin	6	3	1000 Mk.	7000 Mk.	3000 KW	6000 KW	10	17	Stufenrabatt
Dortmund	4	2	500 KW	75000 KW	500 KW	400000 KW	35	49,5	—
Kiel	6,5	2,5	200 Mk.	5000 Mk.	—	—	15	—	—
Crefeld	6	2	5000 KW	—	—	—	10	—	—
Bochum	6	1,6	200 Mk.	12000 Mk.	—	—	25	—	—
München	6	2	500 KW	20000 KW	500 KW	20000 KW	17	12	Stufenrabatt
Stuttgart	6	2	500 KW	20000 KW	500 KW	—	25	38	Stufenrabatt
Lübeck	6,5 AS	2	200 Mk.	5000 Mk.	—	—	20 bez. 30	—	—
Cöln	7	2	250000 Mk. mal Brennstunden	200000000 Mk. mal Brennstunden	—	—	50	—	Stufenrabatt

* AS = Ampèrestunde. † Vom 1. Mai bis 30. November.

In Mannheim waren im Jahre 1902 12 Konsumenten von T-Gas vorhanden, die Rabatt genossen. Die Gesamtzahl der Gasabnehmer betrug in dieser Stadt 10251. Die Zahl der Motoren beträgt 128. Auch diese wenigen Ziffern zeigen, daß die Rabattvergütung nur wenigen Konsumenten zugute kommt. Der Ausschluß des Kleingewerbes würde noch viel deutlicher hervortreten, wenn die Konsumenten nach Größenklassen der Motore eingeteilt würden.

Noch ausgedehnter ist das Rabattsystem bei den städtischen Elektrizitätswerken. Von 18 Städten, die nur Konsumrabatt geben, haben 11, von 9 Städten mit kombiniertem Konsum- und Brennstundenrabatt haben 4 Konsumrabattsätze für Motoren usw. eingeführt. Wenn schon hier die untere Grenze des rabattbringenden Konsums verhältnismäßig niederer liegt, als bei den Gasanstalten — in Bonn zum Beispiel beträgt sie 500 Kilowatt, ebenso in Dortmund, München, Stuttgart —, so sind dagegen die höchsten Rabattsätze, die ausschließlich dem Großkonsum zugute kommen, höher als dort. Mit Ausnahme von München, das für Motorengas einen besonders hohen Maximalrabattsatz von 39 Prozent gewährt, steigt bei den Gasanstalten der Maximalrabattsatz nicht über 20 Prozent. Bei den Elektrizitätswerken beträgt er in 8 Städten 20 und mehr Prozent: Karlsruhe 20 Prozent und höher, Bonn und Erfurt 25 Prozent, Wiesbaden 30 Prozent, Bielefeld 35 Prozent, Stuttgart 38 Prozent, Dortmund 49,5 Prozent, Elberfeld 55 Prozent. In drei Städten bleibt er unter 20 Prozent, sinkt aber nur in dem einen Falle von Darmstadt auf 10 Prozent.

Unsere Darstellung hat bisher nur die Verwendung des Gases und der Elektrizität zum Betriebe von Motoren berücksichtigt und das Resultat ergeben, daß die Tarifpolitik der städtischen Werke teils durch die Ansetzung sehr hoher Minimalquanten, mit deren Verbrauch die Rabattgewährung beginnt, teils durch die Gewährung von Rabattsätzen, die mit der Größe des Konsums rasch steigen, den Großkonsum gegenüber dem Kleinkonsum, mit anderen Worten den Großbetrieb gegenüber dem Kleinbetriebe in einer Weise bevorzugt hat, die mit der Mittelstandspolitik der bürgerlichen Parteien in scharfem Widerspruche steht. Ganz das gleiche gilt auch für die Tarifsätze für Leuchtgas und Beleuchtungselektrizität. Bei der Beleuchtung handelt es sich aber nicht nur um den Gegensatz zwischen Klein- und Großgewerbetreibenden, sondern um den allgemeineren Gegensatz zwischen Kleinkonsument und Großkonsument, da die Art und Weise des Beleuchtungsverbrauches, ob Geschäftsräume oder Wohnräume usw. ohne Einfluß auf die Preisfestsetzung ist.

Über die Anordnung der Beleuchtungstarife geben uns die auf Seite 567 und 568 abgedruckten Tabellen gleichfalls Aufschluß. Bei den Gasanstalten beträgt das rabattgewährende Minimalquantum für L-Gas 1000 Kubikmeter, wie in

Mannheim, und steigt bis auf 30000 Kubikmeter, wie in Bielefeld. Durch diese Sätze wird die große Mehrheit der Konsumenten ausgeschlossen, die das Gas zur Hausbeleuchtung benützen. Dafür einige Zahlen:

	Jahr	Zahl der Gasabnehmer	Zahl der rabattgenießenden Abnehmer	Rabattgewährender Mindestkonsum in Kubikmeter
München . . .	1900	14110	L-Gas 189	L-Gas 5000
			M-Gas 46	M-Gas 10000
Mannheim . .	1902	10251	L-Gas 592	L-Gas 5000
			T-Gas 12	T-Gas 8000
Halle	1900	L-Gasmesser 4529	51	10000
Düsseldorf . .	1899/1900	do. 8406	265	3000
Cöln	1899/1900	16023	1189	L-Gas 2500
				T-Gas 5000

Diese wenigen Zahlen, die wir den Berichten der betreffenden Gasanstalten entnommen haben, zeigen uns recht deutlich, wie gering die Anzahl der Konsumenten ist, die von den Rabattsätzen Vorteil haben. Die Maximalrabattsätze bewegen sich zwischen 5 Prozent, wie in Kassel und Leipzig, und 50 Prozent, wie in Elberfeld, doch liegen dieselben in den meisten Städten über 10 Prozent. Ganz ebenso bei den Elektrizitätswerken. Beide Arten von Anstalten verteilen sich in folgender Weise auf die verschiedenen Klassen von Maximalrabattsätzen:

	Bis 10 Prozent	über 10—20 Prozent	über 20 Prozent
Gasanstalten	5	15	6
Elektrizitätswerke	6	7 (8)	15 (14)

Bei den Elektrizitätswerken sind also die Maximalrabattsätze noch höher, als bei den Gasanstalten, die Bevorzugung des Großkonsumenten tritt hier noch deutlicher hervor, als dort.

Die volle Bedeutung einer derartigen Tarifpolitik tritt dann hervor, wenn wir berücksichtigen, daß die städtischen Betriebswerke nach Grundsätzen der privaten Profitwirtschaft betrieben werden, und ihre Überschüsse dazu dienen müssen, eine Erhöhung der direkten, die besitzenden Klassen in höherem Maße belastenden Steuern möglichst lange hintanzuhalten. Für jeden Kubikmeter Gas, für jedes Kilowatt elektrische Energie, die der Großkonsument verbraucht, zahlt er einen absolut geringeren Preis, als der kleine Konsument, und trägt daher auch pro Kubikmeter Gas oder Kilowatt elektrische Energie einen geringeren Betrag zu den Überschüssen bei als dieser — aber die so erzielten Überschüsse kommen ihm in höherem Maße zugute. Das ist eine höchst eigentümliche Art von Sozialpolitik. Hier, wie bei unserer Untersuchung über die städtischen Wassertarife im ersten Bande unseres Werkes kommen wir also zu dem gleichen Resultate. Die städtischen Verwaltungen haben bei der Über-

nahme und dem Betrieb der Gasanstalten, Elektrizitätswerke usw. in eigener Regie an den Methoden der kapitalistischen Privatwirtschaft festgehalten, und sich ausschließlich von dem fiskalischen Grundsatze des höchsten Profites leiten lassen. Sie haben die privaten Unternehmungen als solche weiterbetrieben, anstatt sie in Anstalten der öffentlichen Verwaltung zu verwandeln und nach den für diese geltenden Sätzen zu verwalten. So haben nur die Eigentümer gewechselt — im übrigen ist alles beim alten geblieben.

Gegen die Aufhebung der Rabattsätze und die sozialpolitische Umbildung der Tarife werden natürlich zahlreiche Einwände erhoben. Der wichtigste von ihnen geht dahin, daß die Bevorzugung der Großkonsumenten durch die Rabatte notwendig sei, da sie sonst auf eine Benützung der städtischen Anstalten verzichten und selbst Anstalten für die Licht-, Wärme- und Kraftversorgung ihrer Unternehmungen einrichten würden. Das Gewicht dieses Arguments wird, soweit es die Gasanstalten betrifft, dadurch vollständig aufgehoben, daß es bereits eine ganze Zahl von Städten gibt, die keine Rabatte, weder für L-Gas, noch für T-Gas geben. Bei dem letzteren hat sogar die große Mehrheit die Rabattgewährung abgeschafft. Keinen Rabatt auf L-Gas geben: Altona (20 Pf. pro Kubikmeter), Barmen (15 Pf.), Bonn (18 Pf.), Braunschweig (17 Pf.), Bremen (16 Pf.), Danzig (17 Pf.), Hamburg (18 Pf.), Königsberg (16 Pf.), Mainz (20 Pf.), Nürnberg (20 Pf.), Posen (17 Pf.), Stettin (15 Pf.), Stuttgart (16 Pf.), Würzburg (20 Pf.), und die Städte mit Einheitspreisen: Berlin (12⅓ Pf.), Charlottenburg (13 Pf.), Spandau (15 Pf.) und Wiesbaden (16 Pf. im Winter und 12 Pf. im Sommer). Was in diesen Städten ohne eine Schädigung der Gasanstalten möglich gewesen ist, kann auch in den anderen kein Ding der Unmöglichkeit sein. Von städtischen Elektrizitätswerken* in Deutschland haben nur Spandau und Posen auf die Gewährung jedes Rabattes verzichtet. Danzig kennt keinen Rabatt für elektrische Energie zu Beleuchtungszwecken; Hannover, Königsberg, Barmen, Cassel, Nürnberg, Freiburg i. B., Breslau, Kiel, Crefeld, Lübeck keinen Rabatt für solche zu motorischen Zwecken. In einer kleineren Zahl von Städten wird neben dem Konsumrabatt noch ein Brennstundenrabatt gegeben, der wenigstens nicht ausschließlich dem Großkonsum zugute kommt, in Halle nur der letztere. Dieses Festhalten an dem Konsumrabatt ist um so auffälliger, als derselbe im Widerspruch zu den technisch-wirtschaftlichen Interessen der Elektrizitätswerke steht. Die kleinen Konsumenten mit hohem Verbrauchskoeffizienten sind, wie wir bereits oben gesehen haben, im allgemeinen für die Werke vorteilhafter, als Großkonsumenten mit kurzer Brennstundendauer, wie Theater, große Läden usw. Die technisch-wirtschaftlich korrekte Tarifierung nach dem

* Über die Gefahren, die den Zentralen von den Blockstationen drohen, haben wir bereits oben speziell gesprochen.

System Wright, das die Großkonsumenten nicht deshalb bevorzugt, weil sie Großkonsumenten sind, erweist sich also auch als die sozialpolitisch korrekte.

Mit der sozialpolitischen Gestaltung der Tarife sind die Vorteile, die für die Stadt und die Gemeinschaft aus dem kommunalen Besitz und Betriebe der Licht-, Kraft- und Wärmezentralen fließen, noch nicht erschöpft. Als Besitzerinnen dieser Anstalten können die Gemeinden in viel freierer Weise über die öffentliche Straßenbeleuchtung disponieren, als wenn sie dabei auf die Mitwirkung einer privaten Gesellschaft angewiesen sind, ganz abgesehen davon, daß für sie in diesem Falle nur die Selbstkosten in Betracht kommen. Sie können viel leichter die Straßenbeleuchtung nicht nur als ein Hilfsmittel des öffentlichen Verkehrs, sondern auch als ein Schutzmittel der öffentlichen Sicherheit, als ein Vorbeugungsmittel gegen Vergehen und Verbrechen in Anwendung bringen. Daß eine gute Beleuchtung der Straßen, Gassen und Plätze vor allem in den Großstädten mehr Verbrechen verhütet als die Polizei, wird jeder Sachkundige zugeben. Im Besitz der Lichtzentralen vermögen die Städte die Beleuchtung auch in die Höfe und die Treppenhäuser der Mietkasernen hineinzutragen, sei es, daß sie dieselbe, wie zum Beispiel die schottischen Städte, selbst ausführen, sei es durch eine besonders niedrige Tarifierung des für diese Beleuchtungszwecke verwendeten Lichtes die Hausbesitzer zu einem solchen Vorgehen veranlassen. So hat die Stadt Glasgow durch ihre Polizeiakte das Recht, die Eigentümer zur regelmäßigen und ausreichenden Beleuchtung der privaten Straßen und Höfe, sowie der in gemeinsamem Gebrauch stehenden Treppen innerhalb der Häuser zu zwingen, die Dauer vorzuschreiben und die Beleuchtung selbst zu übernehmen. Die Stadt übernahm das Anzünden und Auslöschen der Lampen gegen eine Gebühr von 10 s. pro Lampe. Für die Beleuchtung selbst kommt die Gebühr von 15 s. pro Jahr und Lampe zur Erhebung. Diese Gebühren reichen nicht aus, um die Kosten der Treppenbeleuchtung zu decken; das Defizit wird aber von der Stadt aus Gründen der öffentlichen Sicherheit getragen. Soweit geht keine deutsche Stadt. Doch hat die Stadt Breslau, um eine bessere Beleuchtung der Höfe, Hausflure und Treppen zu erleichtern, seit dem 1. April 1895 den Preis für Gas zu diesen Zwecken auf 12 Pf., seit 1899 auf 10 Pf. pro Kubikmeter herabgesetzt. Diese Preisermäßigung führte nach den Jahresberichten eine erhebliche Steigerung des Verbrauchs und Vermehrung der Abnehmer herbei. Auch in Dresden wird das Gas für diese Zwecke zu billigeren Preisen abgegeben.

Zwischen dem Regiebetrieb auf der einen, und dem Betrieb durch Privatunternehmer auf der anderen Seite suchte Schilling mit seinem Vorschlage des Pachtbetriebes zu vermitteln. Er wollte die Hauptvorzüge des Regiebetriebes, die er in dem Geschäftsgewinn und der größeren Freiheit in der Disposition über die Beleuchtungsverhältnisse sieht, mit den Vorzügen des Privatbetriebes

vereinen, als welche er die vertragliche Sicherung der Leistungen der privaten Gesellschaft und die Freiheit der Stadt von jedem Risiko bezeichnet. Könnte man also für den Bau und die Einrichtung der Anstalten, die Ausdehnung des Beleuchtungsrayons, den Gaspreis usw. erhalten, der Stadt Unternehmungsfreiheit, ohne daß sie gezwungen wäre, sich auf eine lange Reihe von Jahren zu binden, könnte man ihr den Nutzen des Geschäftes zuweisen, ohne daß sie gezwungen wäre, sich mit dem eigentlichen Betriebe zu befassen, so wäre damit nach Schillings Ansicht ein geradezu ideales Verhältnis geschaffen. Er hält es für möglich, dieses Ziel durch einen Pachtvertrag zu erreichen, der nach ihm im wesentlichen die folgenden Bestimmungen enthalten müßte. Die Stadt ist und bleibt Eigentümerin der Anstalt und behält sich alle die Leistungen vor, für die sich das Bedürfnis nicht auf eine längere Reihe von Jahren im voraus festlegen läßt. Sie besorgt für ihre Rechnung die eigentliche Unterhaltung und Erweiterung der Fabrik. Sie hat das Recht, auf ihre Kosten das Rohrnetz jederzeit nach Belieben auszudehnen und Laternen aufzustellen. Sie bestimmt die Brennzeit und den Konsum der Straßenflammen und setzt den Preis des Gases fest. Dagegen übernimmt der Pächter die Fabrik mit allem Zubehör, bestreitet alle Ausgaben, die zum eigentlichen Betriebe der Fabrik und der Beleuchtung, sowie zur Unterhaltung der eigentlichen Betriebsgegenstände gehören. Außerdem liefert er die Zuleitungen und Gasmesser für Private nach Tarif. Er besorgt also die Gaslieferung, ist für Leuchtkraft, Reinheit und Druck des Gases verantwortlich, übernimmt die Bedienung der Straßenlaternen und rechnet mit der Stadt und den Privatkonsumenten ab. Die finanzielle Regelung des Pachtverhältnisses denkt sich Schilling in der folgenden Weise. Für die Überlassung der Gasanstalt und des Röhrennetzes zahlt der Pächter der Stadt die Zinsen des Anlagekapitals. Die Ausgaben, die die Stadt für die allmähliche Erweiterung der Anlage macht, werden in gewissen Zeitabschnitten festgestellt und ebenfalls vom Pächter verzinst. Außerdem vergütet der Pächter der Stadt noch einen eigentlichen Pachtschilling nach Maßgabe der Gasproduktion. Schilling empfiehlt, diesen Pachtschilling sowohl von der Höhe des von der Stadt festgesetzten Gaspreises, als auch von der Höhe der Kohlenpreise abhängig zu machen und Skalen aufzustellen, in denen diese beiden Faktoren berücksichtigt sind.

In Hamburg wurde auf die Empfehlung Schillings hin im Jahre 1874 ein solcher Pachtvertrag abgeschlossen, nachdem die Gasanstalt infolge Vertragsablaufes unentgeltlich in den Besitz der Stadt übergegangen war. Nach dem Pachtvertrage hatte der Pächter dem Staat das Anlagekapital mit 5 Prozent zu verzinsen, außerdem für jedes Kubikmeter Gas eine Abgabe von $3^1/_2$ Pf. bei einem Gaspreise von 20 Pf. bezw. von 2,3 Pf. bei einem solchen von 18 Pf. zu zahlen. Ferner mußte er von dem Reingewinn ur-

sprünglich die Hälfte, dann sieben Achtel desselben an den Staat abführen. In die vom Betriebsgewinn abzuziehenden Unkosten waren die vom Pächter an die Stadt zu zahlenden Zinsen und der Pachtschilling einzurechnen, ebenso die Aversionalsumme, die dem Pächter für die Verzinsung des von ihm zu beschaffenden Betriebskapitales und für seine persönlichen Mühewaltungen zustand und bei einer Jahresproduktion von 18 Millionen Kubikmeter auf 84000 Mk. angenommen war. Trotz der Beteiligung des Staates am Reingewinn mit sieben Achtel hat der Pächter glänzende Geschäfte gemacht und ist ein reicher Mann geworden. Im ersten Betriebsjahre bezog er inklusive der Aversionalsumme 232500 Mk., im Jahre 1889/90 286650 Mk., wovon die Zahlung an die Unterstützungs- und Pensionskasse der Angestellten der Gaswerke mit 23600 Mk. im letzten Jahre abzuziehen ist. Diese Zahlen beweisen wohl zur Genüge, daß die Städte keine Veranlassung haben, sich auf Pachtbetriebe nach Schillingschem Vorschlage einzulassen. Es liegt nicht der geringste Grund vor, einzelnen Privaten gewaltige Summen auf Unkosten des Staates und der Gaskonsumenten zuzuwenden. Der Senat schlug daher auch nach Ablauf des Pachtvertrages vor, die Gaswerke in eigenen Betrieb zu nehmen. Anderer Ansicht war der von der Bürgerschaft eingesetzte Ausschuß, der den Betrieb der Gaswerke wiederum einem privaten Unternehmer übertragen wollte. Diese Haltung, die angesichts der ganzen Lage der Verhältnisse und der großen Unternehmerprofite als geradezu skandalös bezeichnet werden muß, wurde damit motiviert, daß die Gasanstalten als industrielle Unternehmungen nach allgemeinen volkswirtschaftlichen Grundsätzen der privaten Erwerbstätigkeit ungeschmälert überlassen bleiben müßten. Millionäre auf Kosten der Gemeinschaft zu züchten — das war also der volkswirtschaftliche Grundsatz des Ausschusses der Bürgerschaft! Glücklicherweise gelang es ihm nicht, seinen „Grundsätzen" zum Siege zu verhelfen. Die Gasanstalt wurde in städtischen Betrieb übernommen. Das Elektrizitätswerk dagegen, das der gleiche Pächter von der Stadt gepachtet hatte, beschloß man auch fernerhin in Pacht zu vergeben, und den Bau weiterer Zentralen, die sich als notwendig herausgestellt hatten, in Zukunft der privaten Unternehmung zu übertragen! Während sonst das Bestreben der Städte dahin geht, den Betrieb von Gasanstalt und Elektrizitätswerk möglichst in eine Hand zu legen, weil es nur so möglich ist, die schädliche Konkurrenz zwischen den beiden Anstalten auszuschließen, und sie unter dem Gesichtspunkt der gegenseitigen Ergänzung zu betreiben, teilten hier Senat und Bürgerschaft das, was sie bereits besaßen, übernahmen die Gasbeleuchtung in eigene Regie und verzichteten auf den Ausbau der elektrischen Beleuchtung zugunsten der privaten Unternehmer.

Größeren Umfang hat der Modus der Verpachtung städtischer Anstalten an private Unternehmer zu Betriebszwecken in der Gasindustrie nicht gefunden.

Mit Ausnahme von Hamburg haben eigentlich nur kleinere Städte davon Gebrauch gemacht, und ihre Zahl ist immer nur eine beschränkte gewesen. Eine andere Rolle spielen die Pachtverträge auf dem Gebiete der Elektrizitätswerke. Hier sind sie nicht als dauernde Einrichtungen gedacht, sondern dienen als Übergangszustand zu der städtischen Regie. Die Elektrizitätswerke werden auf Kosten der Städte von den großen Fabrikationsfirmen gebaut, und ihr Betrieb für eine bestimmte Zeitdauer übernommen. Es liegt auf der Hand, daß diesen Firmen durchaus nicht daran liegen kann, derartige Pachtbetriebe dauernd zu führen. Sie sahen sich aber in dem Konkurrenzkampf, der gerade in der elektrischen Industrie ein außerordentlich scharfer ist, häufig gezwungen, die Last des Pachtbetriebes auf sich zu nehmen, wollten sie den Installationsauftrag für das Werk erringen. Die Städte dagegen sahen in einem solchen Pachtvertrage das Mittel, das Risiko sofortiger Übernahme auf die Fabrikationsfirma abzuwälzen. Sie behielten sich die jederzeitige Übernahme der elektrischen Zentrale vor, sobald dieselbe eine genügende Verzinsung abwarf. Solche Pachtverträge sind von den Städten Frankfurt a. M., Chemnitz, Plauen, Charlottenburg, Aachen, Mannheim, Wiesbaden, Würzburg abgeschlossen worden. Davon haben Aachen und Frankfurt den Betrieb des Werkes bereits übernommen.

Wir werden weiter unten ausführlicher auf den Inhalt dieser Pachtverträge einzugehen haben.

C. Die Munizipalisierung der privaten Anstalten.

Die Munizipalisierung der privaten Anstalten vollzog sich auf verschiedene Art und Weise. Gewöhnlich wurden sie nach Ablauf der Verträge den Privatunternehmern von den Städten abgekauft und in städtischen Betrieb genommen, soweit sie nicht unentgeltlich in ihren Besitz gelangten. Wo sich die Städte an der Errichtung von Gasanstalten mit Kapital beteiligt hatten, da wurde häufig in den Gründungsverträgen vorgesehen, daß die im Privatbesitz befindlichen Aktien allmählich aus den Erträgen des Gaswerkes abzulösen seien und auf diese Weise in den Besitz der Gemeinde übergeführt werden sollten. Schließlich können wir beobachten, wie die Munizipalisierung stufenweise erfolgt. Die Anstalt wurde nach Ablauf des Vertrages der privaten Gesellschaft zunächst ins städtische Eigentum überführt, der Betrieb dagegen einem privaten Unternehmer verpachtet. Nachdem diese Verpachtung dann mehr oder weniger lange Zeit gedauert hatte, wurde zuguterletzt gleichfalls der Betrieb von der Stadt übernommen. Ein interessantes Beispiel für die in den letzten Sätzen skizzierte Entwicklung bietet uns die Stadt Hamburg. Hier waren Ende des Jahres 1874 die Gaswerke nach Ablauf der Konzession unentgeltlich an den Staat angefallen. Von der Übernahme der Gaswerke in den

staatlichen Betrieb sah man deshalb ab, weil die frühere Gasgesellschaft den Betrieb vollkommen selbständig geführt hatte und daher die Staatsverwaltung auf diesem Gebiete keine Erfahrungen besaß, und zweitens das Werk bis an die Grenze der Leistungsfähigkeit gekommen, außerdem die Anlagen in vielen Punkten abgängig und unvollkommen waren. Daß diese Gründe im Jahre 1874, nachdem also die Gasindustrie fast 50 Jahre in Deutschland bestanden hatte, nicht stichhaltig sein konnten, liegt auf der Hand. Der tiefere Grund, der dann im Jahre 1891 wiederum, als der Staat den Betrieb der Gaswerke dem Pächter abnehmen wollte, unverhüllt hervortrat, war die Scheu vor dem städtischen Betriebe überhaupt, das übertriebene Manchestertum, das in der Nachtwächterrolle des Staates sein Ideal sieht. Erst im genannten Jahre wurden die Werke in städtischen Betrieb übergeführt.

Die Munizipalisierung der Gasanstalten hat sich ziemlich schnell vollzogen. Von 266 Anstalten, die in der Statistik der Gasanstalten Deutschlands vom Jahre 1862 aufgezählt werden, waren nur 62 in städtischem Besitz. Über die weitere Entwicklung gibt die folgende Tabelle Auskunft.

Einwohner	Private Anstalten 1868	Städtische Anstalten 1868	Private Anstalten 1885	Städtische Anstalten 1885	Private Anstalten 1895	Städtische Anstalten 1895
bis 5000 . .	90	34	88	36	70	46 (28)*
5 bis 10000 . .	74	69	71	102	83	111 (89)
10 „ 20000 . .	66	45	81	74	55	99 (61)
20 bis 50000 . .	16	17	33	41	33	76 (40)
über 50000 . .	12	10	17	29	13	35 (16)
Total	258	175	290	282	254	367 (234)

* Die Ziffern in den Klammern geben die Zahl der Anstalten an, die von vornherein als städtische Anstalten gebaut worden sind.

Die Zahlen dieser Tabelle sind sehr interessant. Sie zeigen uns bis zum Jahre 1885 ein Anwachsen der absoluten Zahl der privaten Gasanstalten, aber ihre Zunahme ist bei weitem nicht so groß, wie die der städtischen. Nach der Statistik von 1895 haben die privaten Werke in der Zeit von 1885 bis 1895 auch absolut abgenommen und werden jetzt von den städtischen bedeutend an Zahl übertroffen. Es hat also nicht nur eine Munizipalisierung derselben stattgefunden, sondern es sind auch städtische Anstalten in größerer Zahl gebaut worden, als private. Für die Städte mit mehr als 50000 Einwohnern stehen uns die Ziffern aus dem Jahre 1902 zur Verfügung. Von 73 Städten hatten 56 städtische Anstalten, 13 private, von 4 konnten wir die Art des Besitzes nicht feststellen.

Der Kampf um die Frage, ob städtische Regie oder Unternehmerbetrieb, der auf dem Gebiete der Gasindustrie in den sechziger Jahren besonders leb-

haft geführt wurde, wiederholte sich bei den elektrischen Zentralen in den achtziger Jahren. Die allgemeinen Gründe, die für oder gegen den städtischen Betrieb in den Verhandlungen der städtischen Körperschaften und in der Presse erörtert wurden, haben wir bereits ausführlicher besprochen. Bei den Elektrizitätswerken wurde die Frage dadurch kompliziert, daß das Gebiet der Licht-, Kraft- und Wärmeversorgung bisher von den Gasanstalten monopolisiert war, diese, soweit sie in städtischem Besitze waren, meist beträchtliche Überschüsse abwarfen, und die Städte kein Interesse daran hatten, sich eine Konkurrenz einzusetzen, die die Rentabilität ihrer Gasanstalten bedroht hätte. Die Konkurrenzfrage war in den meisten Fällen der Drehpunkt der ganzen Verhandlungen, da man damals aus der Erfahrung noch nicht wissen konnte, daß sich die beiden Arten von Zentralen nur eine sehr geringe Konkurrenz machen, vielmehr sich ergänzen würden.

In der Vorlage, die der Magistrat Magdeburg über den Bau und Betrieb eines Elektrizitätswerkes in eigener Regie den Stadtverordneten am 24. September 1887 machte, sind diese Überlegungen zusammengestellt. Es wird dort folgendes ausgeführt. Anfänglich habe der Plan bestanden, die Sache der Privatindustrie zu überlassen. Die Stadt habe die Absicht gehabt, die Benützung der Straßen gegen Anteil am Gewinn zu gestatten und sich das Recht einräumen zu lassen, die Anlage in nicht zu ferner Frist zu erwerben. Bei der Ausarbeitung des Vertrages nach dem Vorbilde des von der Stadt Berlin abgeschlossenen Vertrages habe die Frage im Vordergrund gestanden, wie die mit der Einführung des elektrischen Lichtes verbundenen Ausfälle in den Einnahmen der städtischen Gasanstalt durch Auflagen auf das Elektrizitätswerk zu decken seien. Man sei nun zu so hohen Forderungen gekommen, daß unter diesen Bedingungen ein Unternehmer nur schwer bereit sein würde, die Anlage und den Betrieb eines Elektrizitätswerkes zu übernehmen. Das sei begreiflich, denn die Elektrotechnik sei eben im Kampf gegen die Gasanstalten gezwungen, die Preise so niedrig zu stellen, daß ein Reingewinn bei den elektrischen Zentralen nicht in gleicher Höhe möglich sei, wie bei den Gasanstalten, falls sie eben ihr Ziel, die Verdrängung der Gasanstalten, erreichen wolle. Kein Privatunternehmer werde die Preise höher normieren können, um größere Abgaben an die Stadt zur Deckung der eventuellen Ausfälle in ihren Gaseinnahmen leisten zu können. Er werde eben dadurch Gefahr laufen, überhaupt kein Geschäft zu machen. Nun hätten ferner die Gemeinden große Kapitalien in ihren Gasanstalten angelegt, und die Einnahmen daraus bildeten einen bedeutenden Faktor bei der Balanzierung des jährlichen Haushaltsplanes. Ohne ein entsprechendes Äquivalent könnten sie sich daher kein Konkurrenzunternehmen auf die Nase setzen. Die Elektrizitätszentrale würden diesen Charakter nur dann verlieren,

wenn sich ihre Verwaltung in der gleichen Hand befinde, wie die der Gasanstalten. Auch wenn man nicht der Ansicht sei, daß die elektrische Beleuchtung die durch Gas gänzlich verdrängen werde, gälten diese Sätze in gleicher Weise. Liege das Elektrizitätswerk in den Händen eines Privatunternehmers, so müsse sich ein Konkurrenzkampf entspinnen, bei dem die Gasverwaltung, weil sie durch bureaukratische Vorschriften gehindert sei, den Kürzeren ziehen müsse. Durch den Betrieb des Elektrizitätswerkes in städtischer Regie werde das Werfen der Preise ausgeschlossen, das man sonst mit Sicherheit erwarten dürfe. Da der Gemeinde der Gewinn aus beiden Anstalten zufließe, könne sie die Tarife in ein den Produktionskosten entsprechendes Verhältnis bringen, und zugleich die Ausfälle, die sie im Gasanstaltsbetrieb zu erwarten habe, durch den Gewinn an dem Elektrizitätswerke einbringen. Dabei vermöge die Stadt den bereits vorhandenen Verwaltungsapparat zu benützen, sie könne ferner ihre Kenntnis des Lichtbedarfes anwenden, und habe die Möglichkeit, bei der allmählich vorzunehmenden Ausdehnung der elektrischen Beleuchtung ein Ineinandergreifen und Ergänzen der beiden Betriebe zu erzielen.

Den gleichen Überlegungen begegnen wir in den meisten Verhandlungen der städtischen Behörden über diesen Gegenstand, und sie sind wohl überall da, wo man sich endgültig für die städtische Regie der Elektrizitätswerke entschied, bestimmend gewesen.

Von speziellen Gründen gegen die städtische Regie wurde vor allem das große Risiko betont, das in der noch mangelnden Stabilität der Elektrotechnik gefunden wurde. Dagegen ist mit den Verteidigern des Regiebetriebes zu sagen, daß eine Stadt ein solches Risiko besser tragen kann, als eine Privatgesellschaft. Außerdem besteht das Risiko nur in der Neuheit der Sache, die wesentliche Änderungen und Verbesserungen schon in kurzer Zeit erwarten läßt. Man kann sich aber durch genügend hohe Amortisation und Abschreibung und durch die richtige Normierung der Preise dagegen schützen. Eine Stadtverwaltung ist leichter imstande, die Preise anfänglich hoch genug festzusetzen, als die privaten Unternehmer, die die Konkurrenz gegen die Gasanstalten oft wider ihren Willen zwingt. Übrigens geben sich die Städte einer großen Täuschung hin, wenn sie glauben, durch Übertragung des Betriebes an die Privatunternehmung das Risiko von sich abzuwälzen. Denn wenn die städtische Verwaltung zu der Ansicht gekommen ist, daß ein zufriedenstellendes Resultat aus dem eigenen Betriebe eines Elektrizitätswerkes für sie nicht zu erwarten ist, so darf bei Übertragung des Betriebes an einen privaten Unternehmer noch nicht vorausgesetzt werden, daß er imstande ist, das Werk rentabel zu betreiben. Wird das Unternehmen dann bankrott, so haben nicht nur der Unternehmer und die privaten Konsumenten, sondern auch die Stadtverwaltung den Schaden, die im Interesse der Gemeinschaft gezwungen ist,

ein bankrottes, in schlechtem Zustand befindliches Werk wider ihren Willen zu übernehmen.

Die Mehrheit der größeren Städte hat sich denn auch durch das Risiko der mangelnden Rentabilität nicht davon abschrecken lassen, den Betrieb der Elektrizitätswerke in eigene Regie zu nehmen, und hat auf diese Weise die Ausbeutung des Licht- und Kraftbedürfnisses durch die private Unternehmung verhindert. Unter den Städten, die den alten manchesterlichen Standpunkt festgehalten und sich selbst nicht die Fähigkeit zugetraut haben, den verhältnismäßig sehr einfachen Betrieb einer elektrischen Zentrale so gut wie die profitsuchende Privatunternehmung zu führen, trotzdem sie seit langer Zeit im Besitze von Gasanstalten sind und in deren Verwaltung sich die erforderlichen Erfahrungen haben sammeln können, nimmt Berlin die hervorragendste Stelle ein. Die Schicksale der elektrischen Beleuchtung in Berlin sind so interessant, bei dem Kampfe um städtischen oder privaten Betrieb derselben sind die Gegensätze der Parteien und der Grundanschauungen über kommunale Verwaltung so scharf hervorgetreten, daß eine gedrängte Darstellung der Vorgänge wohl am Platze ist.

Am 9. April 1883 bildete sich die Deutsche Edisongesellschaft mit einem Kapital von 5 Millionen Mark zu dem Zwecke, alle Edisonschen deutschen Reichspatente gewerblich zu verwerten. Die Gesellschaft trat noch im gleichen Jahre an den Berliner Magistrat heran und suchte von ihm die Konzession für die Errichtung einer elektrischen Beleuchtungszentrale zu erhalten. Die Verhandlungen führten auch zu einem Vertrage, der am 6./19. Februar 1884 abgeschlossen wurde. Nach eigenen Angaben in dem Verwaltungsbericht 1882/1888 (I, S. 94ff.) trat der Magistrat, geleitet von den folgenden Anschauungen, in die Verhandlungen ein. Die Vorteile, die das elektrische Licht vor dem Gaslicht besitzt, legen der Stadtgemeinde die moralische Verpflichtung auf, ihren Bürgern die Möglichkeit nicht zu verschließen, sich diese Vorzüge zu verschaffen. Blockstationen sind allerdings möglich, aber nicht für jedermann; außerdem machen sie dem Gaslicht Konkurrenz und vermindern dadurch die Einnahmen der Stadt. Die Frage, ob elektrische Zentralstationen von der Stadt selber anzulegen sind, ist vorläufig zu verneinen, wenn sich der Zweck auf anderem Wege erreichen läßt. Das „vorläufig" dauert beim Berliner Magistrat noch heute an. Und warum soll die Stadtgemeinde das Unternehmen nicht selbst in Angriff nehmen? Weil sie, führt der Magistrat aus, dann genötigt ist, das Werk in solchem Umfange auszuführen, daß allen ihren Mitgliedern die Benutzung der elektrischen Energie möglich ist. In seiner eigenen Verwaltungspraxis hat sich der Magistrat niemals um diesen Grundsatz gekümmert — hier muß er ihm als Vorwand dienen. Der zweite Grund war natürlich das Risiko der zweifelhaften Rentabilität, eine Folge der rapiden

Entwicklung der Elektrotechnik. Deshalb war der Magistrat sehr froh, eine Privatgesellschaft gefunden zu haben, die das Risiko übernehmen und für die Benutzung der öffentlichen Straßen eine Abgabe zahlen wollte.

Der Vertrag mit der Gesellschaft wurde am 24. Januar 1884 von der Stadtverordnetenversammlung nach lebhaften Verhandlungen im Ausschuß wie im Plenum angenommen. Für die Benützung der Straßen innerhalb des genau bestimmten inneren Stadtgebietes zahlt die Gesellschaft eine jährliche Abgabe von 10 Prozent der Bruttoeinnahme und außerdem noch 25 Prozent des über eine sechsprozentige Verzinsung des Aktienkapitals hinaus sich ergebenden Reingewinns. Der Kaufpreis sollte nach 10 Jahren 166²/₃ Prozent des Taxwertes betragen und derart abnehmen, daß er nach 30 Jahren nur noch 100 Prozent beträgt. Die Gesellschaft behielt sich ferner die Ausführung der Installationen vor. Der Vertrag mit der Gesellschaft war so wenig scharf gefaßt, daß es sehr bald zu Streitigkeiten zwischen Gesellschaft und Stadt über die Höhe der zu zahlenden Abgabe kam.

Die Deutsche Edisongesellschaft zedierte ihre Rechte aus dem Vertrage an eine neugebildete Aktiengesellschaft, Städtische, später Berliner Elektrizitätswerke, die zur Ausbeutung der Konzession mit 3 Millionen Kapital gegründet wurde. Sie selbst erhöhte im Laufe der nächsten Jahre ihr Kapital auf 12 Millionen Mark und nahm den Namen „Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft" an. Zwischen den beiden Gesellschaften wurde eine enge finanzielle Verbindung hergestellt, die in der Hauptsache darin bestand, daß die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft sich den ständigen Besitz der Hälfte des Aktienkapitals der Elektrizitätswerke sicherte.

Die beiden von der Gesellschaft errichteten Zentralen genügten den Anforderungen des Publikums nicht, so daß der Magistrat sehr bald auf die Errichtung weiterer Zentralen drängte. Die Gesellschaft zeigte sich aber ohne Gegenleistung des Magistrats zu einer Erweiterung ihrer Anlagen nicht bereit. Sie verlangte die Ausdehnung ihrer Konzession über das ganze Gebiet der Stadt Berlin, das überhaupt für elektrische Beleuchtung in Frage kommen konnte. Nach „schwierigen, langedauernden Verhandlungen" wurde der alte Vertrag in einer Reihe wesentlicher Punkte abgeändert. Die Gesellschaft erhielt das Monopol in dem Umfange, wie sie es angestrebt hatte, durch den neuen Vertrag von 1888. Dagegen verpflichtete sie sich, zwei weitere Zentralstationen zu erbauen und die beiden alten Stationen zu erweitern. Sie verzichtete ferner auf das Installationsmonopol, erhielt aber das Recht, für die Prüfung der Projekte, die Überwachung der Installationsarbeiten und die Kontrollmessung eine Vergütung von 10 Prozent der Installationskosten zu berechnen. Außerdem wurde genau bestimmt, von welchen Einnahmen der Gesellschaft die Abgabe an die Stadt zu entrichten ist. Über die streitigen Summen der

Abgaben nach dem alten Vertrage kam es zu einem Vergleich. Sonst änderte der neue Vertrag nur noch unbedeutende Kleinigkeiten und ließ vor allem die Bestimmungen über die Übernahme der Anlage durch die Stadt unverändert. Abgeschlossen wurde die Erweiterung des Versorgungsgebietes durch den Vertrag von 1890. Hierin wurde auf eine örtliche Begrenzung vollständig verzichtet, und die Ausdehnung des Leitungsnetzes soweit zugelassen, als eine solche ohne eine Vermehrung der fünf bestehenden Zentralstationen und ohne Erhöhung der Leistungsfähigkeit derselben über 28000 PS hinaus erfolgen kann. Die Gesellschaft hatte sich in den Jahren von 1889 bis 1895 rapide entwickelt. Die Zahl der Konsumenten stieg von 475 mit 46710 angeschlossenen Lampen auf 2930 mit 236400 Lampen. Die Zahl der Motore stieg von 17 auf 663, die ihrer PS von 60 auf 2366. Die Zahl der für gewerbliche Zwecke abgegebenen Kilowattstunden vermehrte sich von 69591 auf 1070926. Der Gewinnanteil der Stadt Berlin stieg von 81364 Mk. (66364 Mk. von der Bruttoeinnahme und 15000 Mk. vom Reingewinn) auf 602441 Mk. (405435 Mk. von der Bruttoeinnahme, 197005 Mk. vom Reingewinn).

Waren es in den früheren Stadien des Verhältnisses zwischen Stadt und Elektrizitätswerken nur die sozialdemokratischen Vertreter in der Stadtverordnetenversammlung gewesen, die in dieser von vornherein für den Bau und Betrieb der Elektrizitätswerke in eigener Regie der Stadt eingetreten waren, so hatte die glänzende Blüte der privaten Gesellschaft und ihre hohen Profite auch den Vertretern anderer Parteien die Augen darüber geöffnet, daß es ein großer Fehler gewesen war, die Ausbeutung der elektrischen Versorgung einer privaten Gesellschaft zu überlassen. Dazu kam, daß die Frage der elektrischen Bahnen allmählich eine sehr brennende geworden war. Als daher der Termin sich näherte, an dem zum ersten Male vertragsmäßig von seiten der Stadt gekündigt werden konnte, wurde von bürgerlicher Seite ein Antrag in der Stadtverordnetenversammlung eingebracht, durch den der Magistrat ersucht werden sollte, in gemischter Deputation über die Zweckmäßigkeit einer Kündigung des Vertrages und der Übernahme der Werke in städtischen Betrieb zu beraten. Bei der Verhandlung über den Antrag, der schließlich einstimmig angenommen wurde, stellte sich der alte Gegensatz zwischen den rein manchesterlich gesinnten Mitgliedern der freisinnigen Majorität und den Anhängern der kommunalen Regie wiederum heraus. Ein Teil der bürgerlichen Vertreter, der früher auch für die Verträge gestimmt hatte, war der Ansicht, daß die Werke die Kinderkrankheiten nunmehr hinter sich hätten, und daher ihr Betrieb für die Stadt kein besonderes Risiko mehr böte, während natürlich von der Gegenseite die Dauer der Kinderkrankheiten bis ins Endlose ausgedehnt und nach beliebter Manier die Unfähigkeit der Stadtverwaltung zum Betriebe solcher wirtschaftlichen Unternehmungen behauptet wurde. Der Magistrat nahm dem

Beschlüsse der Stadtverordneten gegenüber eine ablehnende Haltung ein, und motivierte dieselbe in einer Vorlage, in der sich bereits alles vereinigt findet, was an Gründen in den späteren Kämpfen um die Kommunalisierung der Elektrizitätswerke gegen die Übernahme angeführt wurde. Leider ist ein Abdruck des ganzen Schriftstückes im Rahmen unseres Buches nicht möglich. Wir müssen uns daher darauf beschränken, einige Auszüge aus demselben zu geben. Über die technischen Gesichtspunkte, die den Magistrat zur Ablehnung veranlaßt haben, schreibt er: „Ganz abgesehen von möglichen großen Umwälzungen durch neue Erfindungen hat man mit einem stetigen Fortschreiten insbesondere auch der Zentralstationentechnik zu rechnen, wenn auch nicht zu leugnen ist, daß diese Technik im Laufe der letzten Jahre in ein Stadium verhältnismäßig ruhiger Entwicklung getreten ist." Ferner habe die Gesellschaft umfangreiche Erweiterungen des Leitungsnetzes in Aussicht genommen. Deren Ausführung will der Magistrat lieber ihr überlassen, besonders auch deshalb, weil bei städtischer Regie seitens der Bürgerschaft erheblich gesteigerte Ansprüche an solche Netzerweiterungen gestellt werden würden. Von der Gesellschaft sei, um die Preise möglichst niedrig halten zu können, die Aufstellung von Dampfmaschinen mit 2000 PS beabsichtigt — es empfehle sich, vor der Übernahme in städtische Regie auch in dieser Hinsicht erst sichere Anhaltspunkte über die Resultate dieser neuen Anlagen zu gewinnen, um nicht eventuell selbst das Risiko solcher Unternehmungen übernehmen zu müssen. Um gegenüber dem Gaslicht konkurrenzfähig bleiben zu können, ist der elektrische Betrieb gezwungen, für die Verbilligung des Lichtes zu sorgen. Die Gesellschaft hat aus diesem Grunde bereits mit Tarifermäßigungen begonnen, die die verminderten Selbstkosten und der vermehrte Konsum ihr gestatten. Immerhin, bemerkt die Vorlage in ihrer Weisheit, ist es angezeigt, die ersten Wirkungen dieser Maßnahmen und der erheblich modifizierten Absatzverhältnisse des Lichtes abzuwarten. Von besonderer wirtschaftlicher Bedeutung erscheint vor allem die Zukunft des Motorenbetriebes. Die Gesellschaft hat durch Tarifherabsetzungen eine rapide Zunahme der Stromabgabe für gewerbliche Zwecke erzielt, aber — „erst in der nächsten Zeit wird sich ein sicherer Anhalt für die Beurteilung dieses so vielversprechenden Absatzweiges gewinnen lassen". Dann heißt es weiter: „Kann also erst dann, wenn der Kraftverbrauch für Motoren einen integrierenden Teil der Gesamtstromlieferung ausmachen wird, der Einfluß dieses Konsumzweiges auf die allgemeine Rentabilität — und dieses Moment kommt in erster Linie in Betracht — voll in Rechnung gezogen werden, so werden anderseits an eine Betriebsgesellschaft, der die Einführung dieser Absatzart im Großen obliegt, erhöhte geschäftliche Anforderungen gestellt werden." Der erste Teil dieses Satzes ist eine selbstverständliche Plattheit, und was den zweiten angeht, so scheint der Magistrat davor, daß erhöhte

geschäftliche Anforderungen an ihn gestellt werden könnten, wenn er den Betrieb der Werke übernähme, einen „hellschen Grugel“ zu haben. Die Vorlage wird ganz beredt, wenn sie diese geschäftlichen Anforderungen ausmalt. „Es ist eine enge Fühlung mit den Intentionen der Gewerbetreibenden erforderlich und ein Anschmiegen an die Interessen der Kleinindustrie, das einer Behörde erheblich mehr Schwierigkeiten bereiten würde, als einer in kaufmännischem Geiste geleiteten Privatgesellschaft. Überhaupt zeigt es sich mehr und mehr, daß große Elektrizitätswerke in Zukunft nicht allein auf die Stromlieferung für Lichtzwecke angewiesen sein dürfen, um rentabel zu bleiben. Auch schon die Erhöhung des Anschlusses von Beleuchtungsanlagen macht gegenwärtig erhebliche geschäftliche Gewandtheit erforderlich. Um insbesondere Mietern, denen die Ungewißheit oder Kürze des Kontraktverhältnisses die Anlage kostspieliger Installationen auf eigene Rechnung zu riskant erscheinen läßt, die Einführung elektrischer Beleuchtung zu erleichtern, haben die Elektrizitätswerke beschlossen, die Installationen gegen eine jährliche Benützungsgebühr auf Wunsch auf eigene Kosten herzustellen. Es bedarf keines Hinweises, daß diese Maßnahme zur Vermehrung der Anschlüsse erheblich beitragen dürfte, anderseits aber eine besondere Art der geschäftlichen Tätigkeit der Werke erforderlich macht, die für die städtische Verwaltung, insbesondere im Anfang, mit gleichem Erfolge sehr schwer durchführbar wäre.“ Wenn freilich die Städteverwaltungen ihre wirtschaftlichen Betriebe nur in dem verzopften Bureaukratenstil betreiben könnten, in dem sie ihre anderen Aufgaben seit altersher erledigen, dann wäre es allerdings das beste, sie der Privatunternehmung zu überlassen. Seine eigene Verwaltungsfähigkeit schätzt der Magistrat damit sehr niedrig ein.

„Ganz besonders mahnt aber die Frage einer Verschmelzung des elektrischen Bahnbetriebes mit dem Betriebe der Zentralstationen zur Vorsicht.“ In zutreffender Weise setzt die Vorlage dann auseinander, wie unbedingt notwendig es ist, dafür zu sorgen, daß die öffentlichen Starkstromanlagen in einheitlichem Sinne zur Ausführung gebracht und unterhalten werden. Das liegt im Interesse der notwendigen Kontrolle über die Unternehmer, die Elektrizität für öffentliche Zwecke produzieren, sowie im Interesse der Aufsicht über den Straßenkörper. Würde also die Stadtgemeinde Besitzerin der Werke werden, so müßte sie von vornherein sich die ausschließliche Stromlieferung für alle öffentlichen Zwecke sichern. Die Übernahme der Stromlieferung für alle Bahnen Berlins würde eine bedeutende Vergrößerung der Elektrizitätswerke erfordern, und vor dieser Aufgabe schreckt natürlich der Magistrat zurück.

Alle die berührten technischen und wirtschaftlichen Fragen müssen erst geklärt werden. Ehe das nicht geschehen, kann über die Zukunft der Werke keine sichere Entscheidung getroffen werden. Daher will der Magistrat warten.

Will er jedesmal warten, bis alle fortwährend neu auftauchenden Probleme sich geklärt haben, so kann er allerdings seine bequeme Warterolle bis ans Ende aller Tage spielen.

Zum Schlusse bestreitet der Magistrat, daß sich aus der Übernahme der Elektrizitätswerke ein erheblicher materieller Vorteil für die Stadt ergeben würde. Mit innerem Wohlbehagen zählt er die Summen auf, die die Stadt an Abgaben erhalten hat, ohne das geringste Risiko zu laufen. Er glaubt nicht, daß bei städtischer Verwaltung der Werke und dem hohen vertragsgemäß zu zahlende Kaufpreise sich ein viel größerer Profit für die Stadt ergeben würde, und ebensowenig ist er der Ansicht, daß die Konsumenten geringere Preise erhalten würden. Er weist darauf hin, daß es der Gesellschaft gelungen sei, die Preise für elektrische Energie zur Beleuchtung trotz der guten Überschüsse um über 10 Prozent billiger zu normieren, als in fast allen größeren deutschen Zentralen, und fährt dann fort: „Es ist wenig wahrscheinlich, ob es der städtischen Verwaltung gelingen würde, noch erheblich günstigere Bedingungen für die Konsumenten zu erzielen, da naturgemäß die städtische Regie nicht unwesentlich kostspieliger und umständlicher sich gestalten würde, als dies bei einem so kaufmännisch geleiteten Unternehmen der Fall ist. . . . Die Art der Betriebsführung ist hier eine so wirtschaftliche, daß weitere Ersparnisse in derselben bei städtischer Verwaltung wenig Wahrscheinlichkeit für sich haben." Darüber, daß die Gesellschaft noch einen sehr bedeutenden Profit gemacht hat, und daß bei Verzicht auch nur auf einen Teil dieses Profits die Preise nicht unbedeutend herabgesetzt werden könnten, schweigt sich natürlich der Magistrat aus.

Alle diese zahlreichen Gründe, deren Stichhaltigkeit so fraglich als möglich ist, haben den Magistrat veranlaßt, „trotz der nicht zu leugnenden aussichtsvollen Situation des Unternehmens" von einer Übernahme der Werke abzusehen. Die Stadtverordnetenversammlung schloß sich dieser Ansicht an und lehnte die Übernahme zum 1. Oktober 1894 ebenfalls ab. Es wurde aber Ende des gleichen Jahres eine gemischte Deputation zur Beratung der Angelegenheit eingesetzt, die am 6. Februar 1896 nach eingehender Untersuchung dem Magistrat die Übernahme der Werke zu empfehlen beschloß. Dieser Beschluß jagte der Gesellschaft einen gewaltigen Schrecken ein, die nach der soeben beschlossenen Ablehnung eine längere Reihe von Jahren ungestörter Ausbeutung ihres Monopols erwartet hatte. Sie setzte sofort alle Hebel in Bewegung, um die Wirkungen dieses Beschlusses, den sie freilich nicht mehr aus der Welt schaffen konnte, möglichst zu paralysieren. Sie trat sehr bald nachher an den Magistrat mit dem Ansinnen heran, einen neuen Vertrag mit ihr abzuschließen. Gegen die Gewährung einer Reihe von Konzessionen, insbesondere mit Bezug auf die Beteiligung der Stadt am Reingewinn, ver-

langte sie den Verzicht der Stadt auf die Übernahme bis zum Jahre 1915. Der Vertragsentwurf, der nach langen Verhandlungen zwischen Magistrat und Gesellschaft zustande kam, gewährte der Stadt als Entgelt eine Abgabe von 10 Prozent der Bruttoeinnahme, soweit die Lieferung von Elektrizität im gegenwärtigen oder durch Einverleibung neuer Gebiete erweiterten Weichbild der Stadt Berlin auf Grund der für Berlin maßgebenden Tarife oder zu höheren Preisen erfolgt, sowie 40 Prozent vom Reingewinn, der an den beiden Fabrikationsstellen in Berlin und an der Oberspree in Schöneweide erzielt wird, nachdem für das Aktienkapital bis zum Betrage von 20 Millionen Mark eine Dividende von 6 Prozent, und soweit das Aktienkapital diesen Betrag übersteigt, eine Dividende von 4 Prozent vorweggenommen ist. Außerdem verpflichtete er die Gesellschaft, die Preise für die öffentliche elektrische Beleuchtung nicht unerheblich herabzusetzen, und dieselben außerdem von fünf zu fünf Jahren einer Revision zu unterziehen. Für die Ausdehnung der Werke innerhalb des Stadtgebietes wurde eine Grenze festgesetzt, und die der Außenwerke über 50000 PS von der Zustimmung des Magistrates abhängig gemacht. Dagegen erhielt die Gesellschaft den Schutz gegen jede Kündigung des Verhältnisses bis zum Jahre 1915 und außerdem das Monopol auf die Lieferung von elektrischer Kraft zum elektrischen Bahnbetriebe. Die Stadt verpflichtete sich, den Unternehmern elektrischer Bahnen die Zustimmung zum Betriebe nur dann zu erteilen, falls die Elektrizität von den Berliner Elektrizitätswerken entnommen wird. Durch diese Bestimmung wurde das Monopol der Elektrizitätswerke vollendet. Außerdem wurden, wie in der Diskussion über diesen Vertragsentwurf in der Stadtverordnetenversammlung später sehr richtig hervorgehoben wurde, die großen Verkehrsanstalten geradezu mit Gewalt in den eisernen kapitalistischen Ring hineingezwungen und zu einer mehr oder weniger weitgehenden Fusionierung ihrer Interessen mit den Elektrizitätswerken gedrängt. Die Notwendigkeit, die elektrische Kraftlieferung für alle Verkehrsunternehmungen der Großstadt zu zentralisieren und in eine Hand zu legen, soll durchaus nicht bestritten werden. Die Übertragung der Kraftlieferung aber an die Elektrizitätswerke bedeutete die Auslieferung aller öffentlichen Interessen an eine private Unternehmung. Die unmittelbare Folge solcher Vertragsbestimmungen mußte die rapide Entwicklung der Berliner Elektrizitätswerke sein, ihre Ausbildung aus einem immerhin bedeutenden Unternehmen zu einem Riesenpolypen, der mit seinen Saugarmen das gesamte Gebiet Berlins und seiner Vororte umklammerte.

Was die Auslieferung der Verkehrs- und Beleuchtungsbedürfnisse, sowie des Bedürfnisses nach elektrischer Kraft für Industrie und Handwerk an den dividendengierigen Großkapitalismus für die Unabhängigkeit der Stadt Berlin zu bedeuten hat, das wird am besten klar, wenn man die finanziellen Zu-

sammenhänge zwischen den finanzierenden Großbanken, den fabrizierenden Elektrizitätsgesellschaften und den betriebsführenden Elektrizitätswerken und Bahngesellschaften ins Auge faßt.

Der Zusammenhang zwischen den finanzierenden Banken und den finanzierten Betriebsgesellschaften wird wie gebräuchlich dadurch hergestellt, daß die Vertreter der Banken in den Aufsichtsräten der Betriebsgesellschaften sitzen, und der Zusammenhang zwischen diesen kapitalistischen Mächten und den Berliner Stadtbehörden dadurch sichergestellt, daß Aufsichtsräte jener zugleich im Magistrate der Stadt Berlin sitzen. Für diese Verbindung bringt ein Artikel des „Vorwärts" vom 23. Oktober 1898, der auch die Namen nennt, die folgenden Angaben. Zwei Aufsichtsräte der Nationalbank für Deutschland sind Mitglieder des Magistrates. Da die Nationalbank die Berliner Elektrizitätswerke finanziert, so können diese Stadträte durch Einwirkung auf die Vertragsverhandlungen mit dieser Gesellschaft die Interessen der von ihnen vertretenen Bank indirekt fördern. Ein Aufsichtsrat der Diskontogesellschaft, die die Große Berliner Straßenbahn finanziert, sitzt auch im Aufsichtsrat der Straßenbahn selbst und ist zugleich Mitglied des Magistrates. Als solches kann er nicht nur direkt auf das Verhältnis zwischen Stadt und Straßenbahn einwirken, sondern vermag auch die Pläne der Stadtverwaltung bezüglich ihres Verhältnisses zur Straßenbahngesellschaft noch während ihres Entstehens zu hintertreiben oder zu fördern, je nachdem sie die Interessen seiner Gesellschaft beeinflussen. Ein anderer Stadtrat ist Direktor der Bank für Handel und Industrie in Berlin. Diese Bank ist Mitglied eines Konsortiums und hat mit dem Magistrat einen Vertrag abgeschlossen, wonach ihr bis zum Jahre 1920 die Konzession für drei elektrische Straßenbahnen erteilt ist. Das Konsortium hat sich später mit der Großen Berliner Straßenbahn fusioniert. Derselbe Stadtrat finanziert als Direktor der Darmstädter Bank die Große Berliner Straßenbahn, sowie die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft, von denen die eine Gesellschaft direkt, die andere durch die Berliner Elektrizitätswerke in einem Vertragsverhältnisse zur Stadt steht. Diese Angaben genügen wohl, um die Verfilzung zwischen Banken, Betriebsgesellschaften und ihren Einfluß auf den Magistrat aufzuweisen. Den großkapitalistischen Aktiengesellschaften ist es gelungen, über die Stadt Berlin ihr ebenso feingesponnenes wie unzerreißbares Netz zu werfen. Sie haben in gemeinsamer Aktion die Stadt und die städtischen Wirtschaftsgebiete untereinander aufgeteilt und beuten dieselbe frei von jeder Konkurrenz so gründlich wie möglich aus. Ihre Macht ist ungeheuer, ihre Beziehungen zu den maßgebenden Persönlichkeiten in der Berliner Stadtverwaltung und weiter hinauf der Staatsbehörden, sind die feinsten und intimsten, ein großer Teil der Berliner Presse ist ihnen untertan. Nur diesen Beziehungen und Einflüssen war es möglich, einen Vertrag zu-

stande zu bringen, durch den das Monopol für die Licht- und Kraftversorgung der Hauptstadt mit elektrischer Energie um ein Linsengericht an eine Privatgesellschaft verkauft wurde.

Um den Vertragsentwurf entspann sich in der Stadtverordnetenversammlung ein äußerst lebhafter Kampf, indem der sozialdemokratischen Fraktion in Verbindung mit Mitgliedern der Neuen Fraktion der Linken und einzelnen Überläufern aus anderen Fraktionen die Aufgabe zufiel, die höheren Interessen der Gemeinde gegen den großkapitalistischen Fanatismus der Freisinnsmajorität und die engen fiskalischen Gesichtspunkte des Magistrates zu verteidigen. Die Gründe, die in den Verhandlungen der Stadtverordnetenversammlung von den Gegnern der Übernahme geltend gemacht wurden, waren im wesentlichen die gleichen, die schon die Magistratsvorlage vom Jahre 1895 ausführlich aufgezählt hatte. Besonders wurde der teure Kaufpreis als ein Hindernis der Rentabilität, und infolgedessen der heutige Moment als der ungeeignetste für die Übernahme bezeichnet. Daneben spielten natürlich die angebliche Unfähigkeit der Stadtverwaltung, einen solchen Betrieb rationell zu leiten, und die angeblich außerordentlich günstige Gewinnbeteiligung der Stadt die Hauptrolle. Was es mit dem letzten dieser beiden Punkte auf sich hatte, sei hier noch kurz beleuchtet. Nach dem Vertragsentwurf sollten der Stadt 35 Prozent des Reingewinns über 6 Prozent des Aktienkapitals bis zu 20 Millionen, und über 4 Prozent des darüber hinausgehenden Kapitals zufallen. Der Ausschuß hatte diese Quote von 35 auf 40 Prozent erhöht. Die Stadtverordneten Deter, Singer und Genossen stellten den Antrag, die Quote auf 50 Prozent zu erhöhen, und ihr Antrag wurde, trotzdem er von Magistratsseite als unannehmbar bezeichnet wurde, schließlich einstimmig von der Versammlung angenommen und von der Gesellschaft akzeptiert. Der Wert dieser Beteiligung am Reingewinn kann von der Gesellschaft durch Verwässerung ihres Aktienkapitals illusorisch gemacht werden. Dagegen hätte sich die Stadt nur dadurch schützen können, daß sie die Kapitalserhöhungen von ihrer Zustimmung abhängig machte, oder sich pro Rata ihrer Beteiligung am Reingewinn ein Bezugsrecht auf die neuauszugebenden Aktien al pari vorbehielt. Um den Gefahren einer künstlichen Verkleinerung des Reingewinns zu begegnen, wurde von dem Stadtverordneten Singer ein Zusatzantrag gestellt, der eine Erhöhung des Aktienkapitals der Berliner Elektrizitätswerke von der Genehmigung des Magistrates abhängig machen und der Stadtgemeinde das Bezugsrecht auf ein Drittel der neuen Aktien erteilen wollte. Der Antrag wurde natürlich abgelehnt. Soviel über die Beteiligung am Reingewinn. Nun zum Bruttogewinn. Der Vertragsentwurf hatte das Werk an der Oberspree von der Bruttoabgabe befreit. Gründe für die Freilassung dieses Werkes, das zu einem großen Teile bestimmt war, Elektrizität für die Berliner In-

dustrie zu liefern, wurden in den Verhandlungen nicht angeführt — aber die Anträge auf Heranziehung des Werkes zur Bruttoabgabe, beziehungsweise auf Erhöhung der letzteren ohne weiteres abgelehnt.

Ganz besonders charakteristisch aber war die Haltung der Majorität und des Magistrates bei den Verhandlungen über den Modus der Übereignung im Falle der Übernahme durch die Stadt. Nach dem Vertragsentwurf kann der Magistrat nach seiner Wahl die Übereignung des Unternehmens entweder nach Buchwert oder nach Taxwert verlangen. Dazu wurde von der Opposition der Antrag gestellt, daß auch bei der Übernahme nach Taxwert die Grundstücke zum Buchwert erworben werden können. Er beabsichtigte also, der Stadt die Zahlung des hohen Grundrentenzuwachses zu ersparen, den die im Zentrum belegenen Grundstücke der Gesellschaft erfahren mußten. Trotzdem die Praxis der Stadt bisher dahin ging, die Extraverdienste der Privatgesellschaften aus Grundrentenzuwachs in den Verträgen mit diesen auszuschließen, so zum Beispiel im Vertrage mit der Pferdebahn, stimmte die Majorität den Antrag aus Billigkeitsrücksichten auf die Gesellschaft nieder. „Die Anträge", so rief eines ihrer Mitglieder pathetisch aus, „können vor Recht und Moral nicht bestehen! Sie sind der Gipfel der Unbilligkeit und Ungerechtigkeit. Der schlichte Bürgerverstand begreift so etwas nicht. Grundstücke sind Spekulationsobjekte wie andere auch." Und um den Spekulationsgewinn der Gesellschaft zu schützen, wurde der Stadt der Erwerbspreis des Unternehmens um weit mehr als eine Million verteuert!

Endlich enthält der ganze Vertrag nur einen einzigen Paragraphen sozialpolitischen Inhalts, den der Stadtverordnetenausschuß auf Andrängen der Sozialdemokraten hineingebracht hat. Durch denselben wurde der Gesellschaft die Verpflichtung auferlegt, eine Pensionskasse nach dem Muster der in den Staats- und Reichsbetrieben vorhandenen ähnlichen Kassen einzurichten. Der letzte Versuch, der gleichfalls von der Sozialdemokratie gemacht wurde, durch eine Herabsetzung der Rabattstufen den mittleren Gewerbestand in seinem Konkurrenzkampf gegen das Großkapital zu unterstützen, schlug leider fehl. In dem Raubzug des Großkapitals wurden die Interessen der Stadt, des Mittelstandes, der Arbeiterschaft in gleicher Weise unter die Füße gestampft.

Es ist nicht uninteressant, den großkapitalistischen Charakter, den die Kampagne für die Berliner Elektrizitätswerke trug, in den Abstimmungsziffern der drei Klassen von Stadtverordneten festzustellen. Von 41 anwesenden Stadtverordneten erster Klasse stimmten 31 zugunsten des Privatkapitals, nur 10 für die Übernahme; von 36 der zweiten Abteilung stimmten 21 für und 15 gegen den Vertrag; von den 40 der dritten Abteilung 14 für den Vertrag und 26 dagegen. Der plutokratische Charakter des Dreiklassenwahlrechtes kann gar nicht schärfer zum Ausdruck kommen.

Mit diesem Vertrage ist die Stadt dem Monopol der Elektrizitätswerke nicht nur bis zum Jahre 1915, sondern für lange Jahrzehnte ausgeliefert. Denn wenn die Stadt, wie von den Gegnern der Übernahme immer und immer wieder behauptet wurde, schon damals, als das Kapital des Unternehmens nur 12 Millionen betrug, zur Übernahme und zur Verwaltung unfähig war, so wird man sich im Jahre 1915, wenn das Kapital auf 25 oder 30 Millionen oder noch mehr gewachsen ist, noch viel schwerer zur Übernahme entschließen. Das ist eine Erscheinung, die die Geschichte der Munizipalisierung solcher Betriebe überall verzeichnet. Je größer und mächtiger ein Monopol geworden ist, desto schwieriger ist seine Kommunalisierung. Auch wenn die zukünftigen Berliner städtischen Behörden nicht auf dem Standpunkte des ödesten Manchestertums stehen sollten, wie die heutigen, würden sie bei einer Kommunalisierung der Elektrizitätswerke mit viel größeren Schwierigkeiten zu kämpfen haben, als sich im Jahre 1898 der Übernahme entgegenstellten. So konnte denn auch in der Generalversammlung der Aktionäre der Elektrizitätswerke der Generaldirektor Rathenau aussprechen, daß er die Übernahme der Werke durch die Stadt nach Ablauf der Konzessionsdauer nicht für wahrscheinlich halte.

Über die Entwicklung der Elektrizitätswerke seit 1897/98 seien hier noch die folgenden Ziffern angeführt, um zu zeigen, wie außerordentlich viel schwieriger ihre Kommunalisierung geworden ist. Im Jahre 1897/98 betrug das Aktienkapital 12,60 Millionen, die Obligationenschuld 6,86 Millionen, im Jahre 1901/02 25,20 Millionen und 35,52 Millionen Mk. Der Reingewinn betrug 1897/98 2,35 Millionen, 1901/02 2,96 Millionen Mk. Der Gewinnanteil der Stadt Berlin belief sich in den beiden genannten Jahren auf 294657 Mk. bezw. 748909 Mk. An Dividende wurden verteilt 1,63 Millionen und 1,95 Millionen — für Wohlfahrtszwecke ausgesetzt 1897/98 30000 Mk., seitdem nichts mehr! Die Anlagen der Gesellschaft in den Vororten, also außerhalb des Weichbildes der Stadt Berlin, haben sich bedeutend erweitert. Nach dem Geschäftsbericht 1901/02 standen sie mit 7,24 Millionen Mk. zu Buch, und aus dem Elektrizitätswerk Oberspree wurden 16,02 Millionen Kilowattstunden abgegeben. Die Versorgung der Vororte wird von der Gesellschaft mit großem Eifer betrieben, jeder Zuwachs, den sie auf diesem Gebiete erzielt, ist ein weiteres Hindernis der Kommunalisierung ihrer Werke durch die Stadt Berlin.

Es mögen nunmehr zum Schlusse einige Zahlen über die Verteilung der im Betriebe befindlichen elektrischen Zentralen nach den Besitzverhältnissen folgen. Wir haben diese Ziffern den in der „Elektrotechnischen Zeitschrift" alljährlich gegebenen Übersichten über die deutschen elektrischen Zentralen entnommen.

Es waren im Eigentum von

	Kommunen	Privaten	Nicht angegeben
1894	30	38	69
1895 (1. Oktober)	36	71	77*
1897 (1. Juli)	44	121	83
1898 (1. Juli)	87	232	40
1899 (1. März)	125	342	22
1900 (1. März)	166	463	23
1901	198	523	15
1902	240	625	11

Diese Zahlen geben uns ein annäherndes Bild der Verhältnisse; ihre Diskussion ist schon aus dem Grunde ausgeschlossen, daß ihre Zuverlässigkeit zu wünschen übrig läßt.

D. Schutz der Städte und privaten Konsumenten gegen die privaten Gesellschaften.

Wir haben nunmehr die wichtige Frage zu untersuchen, ob und in welcher Ausdehnung es den Städten gelungen ist, durch die Verträge, welche sie mit den privaten Gesellschaften abgeschlossen haben, sich ausreichende Leistungen zu sichern und die privaten Konsumenten gegen zu hohe Preise und unkoulante Behandlung zu schützen.

I. Die Gasverträge.

Wie die Gasbeleuchtung selbst, so sind auch die Gasverträge ursprünglich von England gekommen und ein großer Teil ihrer Bestimmungen ist immer und immer wieder abgeschrieben worden. „... man gab den Unternehmern ein privilegium exclusivum für die Benutzung der Straßen zu ihren Röhrenlegungen, suchte für die Straßenbeleuchtung einen möglichst billigen Gaspreis zu erlangen und schrieb im übrigen so ziemlich einen Vertrag vom anderen ab, indem man sich auf geringe Abänderungen beschränkte, die auf untergeordnete lokale Verhältnisse Bezug hatten. Das maßgebende Urteil beim Abschluß der Verträge wurde von den Gemeindevertretungen meist in die Hände ihrer juristischen Mitglieder gelegt, die technischen Verhältnisse wurden nur nebensächlich behandelt; dadurch wurde der eigentliche Schwerpunkt verrückt, und das Resultat waren Verträge, in denen Nebensachen mit ängstlicher Umständlichkeit behandelt waren, während man über die Hauptsachen mit bedauerlicher Gleichgültigkeit hinwegging" — so charakterisiert Schilling in seinem Werke über die Steinkohlengasbeleuchtung die Zustände in Deutschland.* Der

* Vergl. Schilling, „Handbuch für Steinkohlengasbeleuchtung", 3. Auflage, München 1879, S. 587.

Hauptgrund für die mangelhafte Ausarbeitung der Gasverträge seitens der städtischen Behörden ist wohl in erster Linie in der damaligen Unkenntnis der Gastechnik und ihrer Entwicklungsfähigkeit zu suchen. Dann aber auch in der Beherrschung der Gemeindeverwaltung durch das juristische Element, die selbst heute erst zum kleinsten Teile gebrochen ist. Die anfänglich meist englischen Unternehmer, die alle die Kenntnisse besaßen, an denen es den Gemeinden fehlte, und sehr genau wußten, worauf es im Interesse ihres Profites für sie in erster Linie ankam, nutzten natürlich die so günstige Situation gründlich aus. Es hat lange gedauert, bis die Erfahrungen, die im Laufe der Entwicklung der Gasbeleuchtung in Deutschland die deutsche Technik machte, auch den Gemeinden bei dem Abschlusse von Verträgen zugute kam. Mit der Zeit haben sich jedoch nicht nur lokale Modifikationen herausgebildet, sondern auch die Verträge im allgemeinen eine Entwicklung durchgemacht, die wir im Anschluß an einen Artikel von N. H. Schilling* speziell für Bayern an den Riedingerschen Verträgen nachweisen wollen.

Riedinger war es vor allem, der in Bayern die Gasbeleuchtung eingeführt hat. Er begann im Jahre 1852 mit der Eröffnung der Holzgasanstalt in Bayreuth, der 1854 Würzburg, 1857 Ulm, Kempten und Regensburg, 1858 Erlangen, 1860 Passau folgten. Im Jahre 1863 gründete er die Gesellschaft für Gasindustrie zu Augsburg, die eine Reihe von ihm auf eigene Rechnung erbauter Gasanstalten, Memmingen, Kulmbach, Donauwörth, Eichstädt, Ingolstadt, Kaufbeuren, später Nördlingen und eine Anzahl außerdeutscher Werke übernahm. Ebenso gründete er die Aktiengesellschaft Vereinigte Gaswerke mit dem Sitz in Augsburg, die Freising, Markt-Redwitz, Gunzenhausen und eine Anzahl außerbayerischer Anstalten besitzt.

Alle bayerischen Verträge stimmen dahin überein, daß dem Unternehmer für die Dauer des Vertrages das ausschließliche Recht gegeben wird, die Straßen und Plätze der Stadt für die Legung von Gasröhren zu benützen. Ihren Hauptgegenstand bildete die öffentliche Beleuchtung. In einigen verpflichteten sich die Gemeinden, die öffentlichen Straßen und Plätze nur durch den Unternehmer mit Gas beleuchten zu lassen, während in anderen, die weniger weit gingen, nur der Unternehmer die Pflicht übernahm, die öffentliche Straßenbeleuchtung auszuführen, während es der Gemeinde freistand, von dieser Beleuchtung Gebrauch zu machen. In München kam es über die Frage, ob die Städte nun auch verpflichtet seien, die Straßenbeleuchtung von dem Unternehmer zu beziehen, zu einem Konflikt zwischen Stadtverwaltung und Gasgesellschaft, der durch einen Schiedsspruch zugunsten der Gesellschaft entschieden wurde. Wenn die Gesellschaft, so wurde darin ausgeführt, nach dem Vertrage

* N. H. Schilling, Zur Geschichte der Gasbeleuchtung in Bayern, im „J. f. G. W.", 1888, S. 176 ff.

die Verpflichtung übernommen habe, die öffentlichen Straßen und Plätze zu beleuchten, so habe auch die Stadt München sich vertragsmäßig gebunden, die öffentliche Straßenbeleuchtung nur durch die Gesellschaft besorgen zu lassen. Nach dem Grundsatz der bona fides verstehe es sich von selbst, daß jeder, der sich Leistungen von einem Dritten auf eine Reihe von Jahren ausbedinge, sich dadurch auch verpflichte, die Leistungen anzunehmen und den dafür ausgemachten Preis zu bezahlen.

Ein großer Teil der Vertragsparagraphen ist mit detaillierten Vorschriften über die Ausführung und Kontrolle der öffentlichen Beleuchtung und die Ausführung und Unterhaltung der dafür erforderlichen Anlagen ausgefüllt. Mit Bezug auf den Umfang der öffentlichen Beleuchtung wurde ein bestimmtes Beleuchtungsgebiet mit vorgeschriebener Zahl der Laternen zugrunde gelegt, und die Erweiterung des Gebietes, dem Bedürfnisse entsprechend, vorgesehen. Die meisten Verträge unterließen es aber, die Merkmale festzustellen, nach denen das Bedürfnis konstatiert wird. Die Vertragsbestimmungen über die Leuchtkraft des Gases enthielten große Ungleichmäßigkeiten und stellten häufig recht unbestimmte Anforderungen an die Reinheit des Gases. Das Bestreben der Städte ging natürlich dahin, die Kosten der öffentlichen Beleuchtung so niedrig als möglich anzusetzen; billige Straßenbeleuchtung war in manchen von ihnen geradezu die Vorbedingung dafür, daß ein Vertrag überhaupt zustande kam. Der gebräuchliche Satz war 1 Kreuzer pro Flamme und Brennstunde, in einzelnen Städten noch weniger.

Die Dauer der Verträge war sehr verschieden bestimmt. In Nürnberg betrug sie 25, in Augsburg 30, in München 25 Jahre. Mit dem Auftreten Riedingers in den kleineren Städten entschlossen sich die Magistrate derselben angesichts der voraussichtlich langsameren Entwicklung der Gasbeleuchtung zu einer Verlängerung der Konzessionsfrist. So wurde dieselbe in Bayreuth, Regensburg, Schweinfurt, Straubing auf 36 Jahre, in Bamberg auf 33 Jahre, in Erlangen auf 35 Jahre, in Kempten auf 40 Jahre, von der Eröffnung der Anstalt gerechnet, also volle Betriebsjahre, bemessen.

Die größte Bedeutung kommt natürlich den Paragraphen zu, die sich mit dem Auskauf der privaten Gesellschaften durch die Gemeinden beschäftigen. Wo die Gemeinde an der Unternehmung selbst mit Kapital beteiligt war, da traf sie Vorkehrungen, um sich schon während der Vertragsdauer in den vollständigen Besitz der Anstalt setzen zu können. Dagegen war in den Fällen, wo nur Privatkapital beteiligt war, die Ablösung gewöhnlich nach Ablauf des Vertrages vorgesehen. Der Verkaufspreis wurde verschieden berechnet, und zwar

a) nach der Rentabilität, wobei meist das Durchschnittserträgnis der letzten 10 Jahre zugrunde gelegt wurde. In Nürnberg, Augsburg, Bayreuth, Bam-

berg, Regensburg sollte der Kaufpreis das Zehnfache, in Kempten das Fünfzehnfache des Durchschnittserträgnisses betragen, in München die Rente mit 7 Prozent des Kapitals zur Berechnung kommen;

b) nach dem Werte. In einigen Verträgen wurde dieser als derjenige Bauwert definiert, der sich ergibt, wenn man die Anstalt zur Zeit der Ablösung bauen wollte (Neubauwert). Dabei ist der Zustand zu berücksichtigen, in dem sich die Anlagen zurzeit befinden. In anderen Verträgen mangelte es an näheren Angaben, so in dem Münchener, wo es hieß: „Nach vorheriger Schätzung derselben (der Anlagen) nach billigem Ermessen des Preises", so in dem Nürnberger, wo es hieß: „Gegen Zahlung eines dem wirklichen Werte entsprechenden, durch Sachverständige nach gehöriger Erörterung genau zu ermittelnden Kaufpreises". Diese Bestimmungen sind gänzlich nichtssagend, da sie über die Art der Schätzung keine Angaben machen. Vor allem ist die wichtige Frage, ob nur der Bauwert der Anlagen, oder auch ihr Nutzwert in Betracht zu ziehen sei, darin nicht entschieden.

Einzelne Verträge sahen für die Fälle nichts vor, in denen die Stadt keinen Gebrauch von dem ihr zustehenden Rechte der Ablösung machte, andere enthielten nur sehr mangelhafte Bestimmungen. In einigen trat dann einfach Kündigung ein, sofern es zu keiner neuen Übereinkunft kam. Im Nürnberger Vertrage hatte sich die Stadt im Falle der Nichtablösung vorbehalten: 1. Konkurrenz, entweder durch eigene Fabrik oder durch ein anderes privates Unternehmen. Im ersteren Falle sollte der ältere Unternehmer sich noch 15 Jahre an der Privatbeleuchtung mit seiner Fabrik und seiner Rohrleitung beteiligen dürfen, aber die zur öffentlichen Beleuchtung erforderlichen Einrichtungen nach billigem Anschlag des Wertes an die Stadt abgeben. 2. Fortsetzung des Vertrages auf weitere 15 Jahre. Ganz ähnlich war der alte Augsburger Vertrag. Nach dem Münchener Vertrage dagegen sollten mit Ablauf des fünfundzwanzigsten Jahres alle Rechte und Ansprüche des Unternehmers, die ihm der Vertrag gewährte, sowohl gegenüber der Gemeindeverwaltung als den Privaten, unbedingt aufhören. Wenn keine neue Übereinkunft geschlossen wurde, sollte also ein fernerer Fabrikationsbetrieb oder fernerer Besitz der Leitungen auf städtischem Grund und Boden durch ihn nicht stattfinden, und der Magistrat die Wegschaffung der Laternen, sowie das Ausgraben der Rohre von dem Unternehmer fordern können. Schilling nennt in dem vorhin zitierten Artikel diese Bestimmung technisch wie wirtschaftlich ungeheuerlich. Sie habe nur dann Berechtigung, wenn die Anlagen bis zur vollständigen Betriebsunfähigkeit heruntergekommen seien, so daß ein vollständiger Ersatz derselben unbedingt notwendig sei. Oder, ruft er aus, hat man geglaubt, sich durch eine derartige Bestimmung ein Mittel zu verschaffen, um den Unternehmer seinerzeit zu einem Verkauf um jeden Preis zu zwingen? Darin hat ja Schilling ohne

weiteres recht, daß eine derartige Vertragsbestimmung für den Betrieb und die geschäftliche Situation eines Unternehmers eine große Schwierigkeit bedeutet. Derselbe ist eben gezwungen, sein Anlagekapital so gut oder so schlecht er es eben kann, bis auf den Abbruchswert zu amortisieren. Nun ist aber, namentlich in größeren Städten, das Kapital der Gasanstalten wegen seiner Größe schwierig in den üblichen Vertragsperioden zu amortisieren. Außerdem unterliegen die Gasanstalten, vor allem natürlich in rasch wachsenden Städten, fortgesetzten Erweiterungen, mit denen zugleich das Anlagekapital wächst. Die Unternehmer, die mit der Möglichkeit zu rechnen haben, daß ihre Anlagen plötzlich völlig entwertet sein werden, sind begreiflicherweise wenig geneigt, je näher der Termin des Ablaufs heranrückt, irgendwelche Aufwendungen für die Instandhaltung ihres Werkes zu machen. Sie werden vielmehr die Leistungsfähigkeit desselben bis aufs äußerste ausnützen, so daß die Stadt, auch wenn sie sich ohne Bezahlung in den Besitz der Anlagen zu setzen vermag, dieselben doch in gewissem Sinne stets überzahlt, und sich gezwungen sieht, sofort den Bau eines neuen Werkes in Angriff zu nehmen. Auch da, wo nach Ablauf des Vertrages das Gaswerk nicht ganz unentgeltlich in städtischen Besitz übergehen soll, droht der Stadt die Gefahr, daß sie bei der Übernahme sich einem erschöpften, seit Jahren vernachlässigten Werke gegenübersieht. Vertragsbestimmungen also, die das Schicksal der Gasanstalten nach Ablauf des Vertrages im Zweifel lassen, sind für beide Teile ungünstig, da sie den Unternehmer in der freien Entwicklung seines Geschäftes beschränken und auch der Stadt die erwarteten Vorteile nicht bringen. Auch über die Einführung neuer Beleuchtungsarten waren in den Verträgen Bestimmungen getroffen. Die Unternehmer wurden verpflichtet, falls eine neue Beleuchtungsart gefunden werden sollte, die größere Vorteile gewährt, diese einzuführen. Dabei hat man wohl meist eine neue Gasart im Sinne gehabt, doch kommt schon in einigen Verträgen, zuerst im Bamberger Vertrag von 1856, der allgemeine Ausdruck Beleuchtungsart vor.

Zum Schutz der privaten Konsumenten wurde den Gesellschaften allgemein die Verpflichtung auferlegt, jedem Privaten, der an einer mit Gasrohren versehenen Straße wohnt, Gas von der gleichen Beschaffenheit wie für die öffentliche Beleuchtung zu liefern. Anfänglich wurde ein bestimmter Preis für 1000 Kubikfuß Gas normiert, dann ging man dazu über, den Privatgaspreis von der Leuchtkraft des Gases abhängig zu machen. Riedinger stellte zuerst im Vertrage mit der Stadt Kempten 1857 eine Preisskala auf. Er gab dem Magistrat das Recht, von Zeit zu Zeit nach Maßgabe des in der Skala fixierten Flammenpreises durch die Probe mit dem Photometer die Preise für 1000 Kubikfuß zu bestimmen. In der Praxis ergaben sich am Photometer meist so hohe Preise, daß der Unternehmer sie von Anfang an freiwillig

herabzusetzen vermochte — ein deutlicher Beweis dafür, mit wie geringem technischen Verständnis die Preisskala von seiten der Magistrate festgestellt worden war.

Im Kemptener Vertrage finden wir noch die eigentümliche Bestimmung, daß nicht nur die Legung der Zuleitungsrohre bis zum Gasmesser und die Lieferung der Gasmesser, sondern auch die Legung der Rohre im Innern der Gebäude auf Rechnung der Gasabnehmer stattfinden sollte und die Lieferung der sonstigen zur Gasbeleuchtung erforderlichen Utensilien ausschließlich dem Unternehmer übertragen wurde.

Diese kurze Übersicht über die älteren bayerischen Verträge hat einige der wichtigeren Punkte hervorgehoben, auf die es bei den Gasverträgen im allgemeinen ankommt, und zugleich gezeigt, wie mangelhaft der Schutz war, den die Verträge den Städten wie den Privaten gewährten. Dies war begreiflich, da es sich einmal um eine neue Industrie handelte, der man im wesentlichen ohne Erfahrungen gegenüberstand, anderseits man bestrebt war, Gesellschaften, und zwar anfänglich meist ausländische Gesellschaften, heranzuziehen, und froh war, wenn sie die Gasversorgung übernahmen. Es ließ sich erwarten, daß sie dieses Bestreben der Städte in ihrem Interesse ausbeuten würden. Das Resultat waren dann Verträge, die die Stadt und die privaten Konsumenten mit gebundenen Händen den Gesellschaften auslieferten. Allmählich gelang es den Städten, ihre Position zu verbessern. Und zwar bot sich hierzu der günstigste Anlaß, wenn die Gesellschaften um Vertragsverlängerung einkamen. Greifen wir aufs Geratewohl irgend ein Beispiel heraus! In Hannover hatte die Stadtverwaltung nach dem Hauptkontrakte von 1851 bezw. 1859 für 434 Straßenflammen eine Pauschalsumme von 3719 Taler zu bezahlen. Der Preis für jede weitere Laterne betrug $8^1/_2$ Taler; für Privatgas kamen $1^1/_3$ Taler für 1000 Kubikfuß englisch (1 Kubikmeter = 17,658 Pf.) zur Erhebung. Bereits 1882 machte die Imperial Continental Gas Association Vorschläge für die Verlängerung des erst im Jahre 1900 ablaufenden Vertrages — ein Beweis, wieviel ihr daran lag, noch länger im Besitze der gut milchenden Kuh zu bleiben. Sie erbot sich, eine jährliche Abgabe von 45000 Mk. gegen Verlängerung des Vertrages um 25 Jahre zu zahlen. Da damals eine Einigung nicht zustande kam, so bot sie einige Jahre später beträchtlich mehr, nämlich eine Abgabe von $1^1/_2$ Pf. pro Kubikmeter und den Übergang der Anstalt zum Taxwerte nach 25 Jahren in das Eigentum der Stadt. Auf Grund dieser Vorschläge setzte die Stadtverwaltung eine Kommission von zehn Mitgliedern ein, und diese einigte sich mit der Gesellschaft auf folgende Bedingungen. Der Gaspreis wird auf 16 Pf. pro Kubikmeter mit entsprechenden Rabattsätzen, für Motoren auf 12 Pf. festgesetzt. Zuleitungen sind bis an die Grenze des Anliegers gratis zu legen.

Die Stadt zahlt pro Laterne 25,50 Mk. Ferner zahlt die Gesellschaft schon vom 1. Juli 1887 eine Abgabe von 2 Pf. an die Stadtkasse pro Kubikmeter, solange der Konsum die Höhe von 12 Millionen Kubikmeter nicht erreicht. Geht er darüber hinaus, so steigt die Abgabe auf 2½ Pf. pro Kubikmeter. Schließlich geht die Anstalt am 1. Juli 1925 kosten- und lastenfrei an die Stadt über. Gegen die Verlängerung des Vertrages erhob sich eine lebhafte Agitation zahlreicher Vereine und Körperschaften in der Stadt. Trotzdem wurde von den Stadtbehörden die Verlängerung des Vertrages beschlossen. Noch in letzter Stunde hatte die Gesellschaft ihre Zugeständnisse erhöht, insofern sie die Abgabe von 2 auf 2½ Pf. pro Kubikmeter steigerte und den Preis für Kraft- und Heizgas auf 12 Pf. herabsetzte.

Die Geschichte dieser Verhandlungen ist geeignet, uns auch die Kehrseite der Medaille zu zeigen. Wir sehen, wie die Gesellschaften lange vor Ablauf ihrer Konzession als Versucher an die Stadtverwaltungen herantreten, und durch das Anerbieten von Preisherabsetzungen, zu denen sie vertragsgemäß nicht verpflichtet sind, sich Vertragsverlängerungen zu verschaffen wissen, während in den meisten Fällen das wahre Interesse der Städte und Konsumenten eine Kündigung des Vertrages und Übernahme der Anstalten in eigene Regie verlangen würde.

„Ist es möglich", so fragt Gray,* „solange die Beziehungen zwischen der Gesellschaft und den öffentlichen Körperschaften nur dem privaten Recht und dem privatrechtlichen Vertrage unterliegen, einer Gesellschaft das Monopol für eine genügend lange Reihe von Jahren in einer so wichtigen Industrie zu gewähren, und zugleich die öffentlichen und privaten Konsumenten vor Preisen, die noch vor Ablauf des Kontraktes sich als unvernünftig hohe erweisen können, und die Gemeinde vor einem großen wirtschaftlichen Verlust zu bewahren?" Auf Grund der Erfahrungen in Wien und Paris gibt Gray eine negative Antwort auf diese Frage. Immer hätten die Bevollmächtigten und Anwälte der Privatgesellschaften bewiesen, daß sie die Gemeinden und ihre Anwälte, „die ganze Sippe mitsamt den Kaisern, Staatsministern, Statthaltern, Präfekten, gewählten und ernannten städtischen Beamten", wie er sich respektlos ausdrückt, zu überlisten vermocht hätten. Er habe keine Stadtverwaltung finden können, die imstande gewesen wäre, „einen Kontrakt mit diesen Gesellschaften abzuschließen, in dem nicht den Interessen der Konsumenten in einer Weise mitgespielt wurde, wie es die Stadtverwaltung sich zurzeit nicht träumen ließ". Wir werden nunmehr untersuchen müssen, ob die pessimistische Auffassung Grays auch für die deutschen Verträge zutrifft.

---

* J. H. Gray, „Die Stellung der privaten Beleuchtungsgesellschaften zu Stadt und Staat", Jena 1893, S. 128.

Bei der Besprechung der Verträge werden wir die Bestimmungen am besten in zwei Gruppen einteilen, von denen die eine den Schutz der Stadt, die andere den der privaten Konsumenten anstrebt. Wir beginnen mit den ersteren, und unter diesen wiederum mit den Bestimmungen, die die allgemeinen Verhältnisse regeln.

Übereinstimmend stellen die Verträge die Verpflichtung der privaten Gesellschaft fest, die öffentliche und private Beleuchtung durch Kohlengas auszuführen. So heißt es zum Beispiel im Vertrag Aachen § 1: Die Imperial Kontinental Gas-Erleuchtungsgesellschaft verpflichtet sich zur Beleuchtung der jetzt bestehenden und noch anzulegenden öffentlichen Straßen, Promenaden und Plätze der Stadt Aachen durch Kohlengas, und dazu in § 20: Es wird der unternehmenden Gesellschaft gestattet und ihr die Verpflichtung auferlegt, für die Dauer dieses Vertrages aus den für die Straßenbeleuchtung dienenden Gasleitungsröhren auch Private mit Gas zu versehen. Wir werden weiter unten die speziellen Bestimmungen kennen lernen, die die Ausführung der genannten Verpflichtung in der Praxis regeln.

Dagegen erteilen die Städte den Gesellschaften das ausschließliche Recht, die öffentlichen Straßen und Plätze für die Legung von Gasröhren benützen zu dürfen. „Der Gemeindevorstand", heißt es im Vertrag München-Gladbach § 2, „erteilt den Unternehmern hiermit die Zusicherung, daß (innerhalb der Vertragsdauer) . . . die städtische Behörde weder auf Kosten der Stadt Röhren zur Fortleitung von Gas innerhalb der Straßen und Plätze der Stadt einlegen, noch einem Dritten dieses gestatten werde, weder zum Behuf der Straßenbeleuchtung, noch um Privatkonsumenten Gas zuzuführen." Ebenso in den Verträgen Metz § 1, Mülhausen i. E. § 3, Straßburg § 1, Potsdam § 1, Hannover § 1, Frankfurt a. O. § 26, Augsburg § 4. Abweichend überträgt die Stadtgemeinde Dortmund „das ausschließliche Recht, die Straßen und Plätze der Stadt mit laufendem Gas zu beleuchten", und verpflichtet sich, weder selbst eine Gasanlage anzulegen, noch anderen zu gestatten, Gasröhren durch die Straßen zu führen. Mit der Erteilung des ausschließlichen Rechtes der Straßenbenützung zur Legung von Gasröhren haben die Gemeinden noch nicht die Verpflichtung übernommen, als Abnehmer von Gas zur öffentlichen Beleuchtung aufzutreten oder die gesamte öffentliche Beleuchtung der Gasgesellschaft zu übertragen. Diese Verpflichtung oder Übertragung wird noch ausdrücklich festgestellt in den Verträgen München-Gladbach § 26, Augsburg § 1, Dortmund § 23, während sie in den Verträgen Mülhausen i. E. § 1, Straßburg § 4, Hannover § 26 ebenso ausdrücklich abgelehnt wird. So behält sich die Stadt Hannover das Recht vor, auf die Beleuchtung der öffentlichen Straßen und Plätze durch Gas ganz oder teilweise zu verzichten, wenn sie ein anderes Beleuchtungsmaterial, zum Beispiel Elektrizität, verwenden

will. Hier ist sowenig wie in Mülhausen und Straßburg ein Konflikt mit den privaten Gesellschaften darüber möglich, ob den Stadtverwaltungen das Recht zusteht, von der Elektrizität oder einer anderen Beleuchtungsart zu Zwecken der öffentlichen Beleuchtung Gebrauch zu machen. In sehr vielen Fällen ist aber die Fassung der betreffenden Paragraphen eine so wenig bestimmte, daß sie den Gesellschaften die Möglichkeit gegeben hat, auf Grund derselben die Einführung von elektrischem Licht nicht nur zur öffentlichen, sondern auch zur privaten Beleuchtung zu hintertreiben. Wir werden auf diese interessanten Kämpfe zwischen den Gemeinden auf der einen und den Gasgesellschaften auf der anderen Seite etwas ausführlicher einzugehen haben. Zeigen sie uns doch einmal, wie die letzteren ihre Machtstellung ausnützen, um unbequeme Konkurrenten auf dem Gebiete der Kraft- und Lichtversorgung zum offenbaren Schaden des Gemeinwesens auszuschließen. Zweitens beweisen sie recht deutlich, daß auch die vorsichtigste Fassung der Verträge den Gemeinden keinen ausreichenden Schutz zu gewähren vermag, sobald durch die längere Dauer derselben die Möglichkeiten technischer Entwicklung ihre bedeutsame Rolle spielen und juristische Interpretation ein Feld ihrer Betätigung findet. Stellen wir zunächst zwei Schiedssprüche nebeneinander, die auf Grund desselben Tatbestandes zu entgegengesetzten Urteilen kommen. In Memmingen wie in Beuthen handelte es sich um die Einrichtung eines Elektrizitätswerkes beziehungsweise die Vergebung einer Konzession zu einem solchen. In beiden Fällen erhob die Gasgesellschaft auf Grund ihres Vertrages Einspruch und provozierte die Auslegung desselben, um den Städten das Recht zu einem solchen Vorgehen zu bestreiten. In beiden Fällen hatten die Unternehmer das ausschließliche Recht, unter den öffentlichen Straßen und Plätzen Gas in Röhren zu leiten, „so daß niemand außer ihnen die Erlaubnis erteilt werden soll, während dieser Zeit und innerhalb dieses Raumes unter den Straßen und Plätzen ein Gas in Röhren, weder zum Behufe der öffentlichen noch der Privatbeleuchtung zu leiten“. In dem Memminger Fall hielt sich das Schiedsgericht nach seinen eigenen Worten nicht an den Wortlaut, sondern an den Sinn des Vertrages. Danach hätten sich die Kontrahenten Leistung und Gegenleistung versprochen. Den Worten Gasbeleuchtung, Gasabnahme, Gaslicht usw. käme keine maßgebende Bedeutung zu. Man dürfe nicht annehmen, daß die private Unternehmung nur gegen die Konkurrenz eines zweiten Leuchtgaswerkes, nicht aber gegen die Einführung einer elektrischen Beleuchtung geschützt werden sollte. Es müsse zwar angenommen werden, daß die Vertragsteile zu der Zeit des Vertragsabschlusses noch keine Ahnung davon hatten, daß die elektrischen Kräfte zu Beleuchtungsanlagen für Städte Verwendung finden werden. Deshalb könne man aber doch nicht dem Satze beistimmen, daß der Vertragsteil, dem die Ausnützung von unvorhergesehenen neuen Um-

ständen Vorteil bieten würde, deshalb zu dieser Ausnützung befugt sei, weil jene Umstände bei dem Vertragsabschlusse nicht in den Erwägungskreis der Kontrahenten hätten einbezogen werden können. Voraussetzung des Vertrages sei es gewesen, daß der Unternehmer der Gasanstalt während der Vertragsdauer auch in den Privatbesitztümern die Beleuchtung zu besorgen haben werde. Aus dem Grundsatze gegenseitiger redlicher Vertragstreue folge, daß die Stadt nicht den im Vertrage vorgesehenen Interessen des Mitkontrahenten vorsätzlich entgegenwirken dürfe. Die Konzession habe sowohl die öffentliche wie die private Beleuchtung umfaßt, für beide hätte der Unternehmer ein ausschließliches Fabrikations- und Lieferungsrecht erhalten. Daher müsse das Monopol, wenn auch nur von Gas gesprochen sei, seine Wirkung nicht nur gegen eine zweite Gasanstalt, sondern auch gegen jede ähnliche Anlage äußern, die von einer zentralen Erzeugungsstätte aus mit Benützung der öffentlichen Plätze und Wege an jeden Abnahmelustigen oder doch an einen weiten Kreis von Privatkonsumenten ein neues Lichtmittel zum Erwerbe verwerten wolle.* Soweit der eine Schiedsspruch, nun der andere. Dieser hebt zunächst hervor, daß die Beklagte kein Recht habe, eine andere Beleuchtungsart als die Gasbeleuchtung für die private Beleuchtung auszuschließen. Die Gemeinde habe nur die Verpflichtung übernommen, jedem dritten Unternehmer die Benützung der öffentlichen Straßen und Plätze zur Legung von Röhren für die Gasleitung zu versagen. Weiter gehen ihre Verpflichtungen nicht. Gerade weil, wie die Beklagte mehrfach betont hat, bei Abschluß des Vertrages die Vertragsparteien an einen anderen Beleuchtungsstoff gar nicht gedacht haben, haben sie auch in bezug auf einen solchen weder Rechte noch Pflichten übernommen. Auch der Umstand, daß bei Steigerung des Privatverbrauchs der Gemeinde eine Preisermäßigung für die öffentliche Beleuchtung zugestanden worden ist, kann nicht als ein Beweis dafür angenommen werden, daß die Gemeinde sich verpflichtet hätte, jeder anderen Beleuchtungsart die Benützung des Straßenterrains zu untersagen. Denn die Stadtgemeinde hat keine Verpflichtung übernommen, auf eine lebhafte Beteiligung der Privaten hinzuwirken. Anders liegt die Sache bei der öffentlichen Beleuchtung. Die Gesellschaft hat nach dem Vertrage die Beleuchtung der Stadt mittels Steinkohlengases für die ganze Vertragszeit übernommen. Von diesem Vertrage kann die Stadt ohne nachteilige Rechtsfolgen nicht einseitig zurücktreten. Sie kann aber von dem Werkvertrage, als welcher der Vertrag betreffend die öffentliche Beleuchtung charakterisiert ist, allerdings gegen volle Entschädigung, zurücktreten, vorausgesetzt, daß nichts anderes ausgemacht ist oder aus dem Vertrage als Absicht

---

* Die ganz gleiche Argumentation im Streitfall der Stadt Thale gegen Gasanstalt. Vergleiche „J. f. G. W.", 1901, S. 29 ff.

der Parteien erhellt. Der Unternehmer eines bestellten Werkes muß sich mit der vertragsmäßigen Entschädigung begnügen, und kann die Ausführung des Werkes selbst nicht verlangen. Wie diese Entschädigung zu berechnen ist, würde eine Frage für sich sein.

Der Gegensatz in der Argumentierung der beiden Schiedssprüche ist eklatant. Der eine sagt: Andere Beleuchtungsarten als die Gasbeleuchtung waren bei Vertragsschluß nicht bekannt, und keiner der Vertragschließenden hat an solche gedacht. Daher ist in dem Vertrage auch nichts darüber ausgemacht, und steht es dem einen Vertragsteile frei, davon Gebrauch zu machen. Der andere sagt: Hätten die Vertragschließenden andere Beleuchtungsarten gekannt, so hätten sie auch für diese ein Monopol der Straßenbenützung statuiert und dem einen Vertragschließenden erteilt, also für den anderen Vertragschließenden den freien Gebrauch derselben ausgeschlossen. Wir brauchen hier nicht weiter in eine Kritik der beiden Schiedssprüche einzutreten. Es kam uns nur darauf an, zu zeigen, wie die Interpretation der Gasverträge zu ungünstigen Resultaten für die Gemeinden führen kann und in der Praxis geführt hat. Der günstige Beuthener Schiedsspruch steht nämlich in der Praxis ganz vereinzelt da. Gewöhnlich sahen sich die Städte gezwungen, um ihren Einwohnern die Vorteile des elektrischen Lichtes zuzuwenden, einen Vergleich mit der Gasgesellschaft abzuschließen und dieser auch die Versorgung mit elektrischem Lichte zu übertragen. Wir brauchen kaum hervorzuheben, daß durch diese Vereinigung beider zentraler Licht- und Kraftversorgungsanstalten in einer Hand die Stellung der Gesellschaft gegenüber der Stadt ganz bedeutend gestärkt wurde. Wo diese Übertragung der zweiten Konzession nicht eintrat, ließen sich die Gesellschaften das Recht, ein Elektrizitätswerk einrichten zu dürfen, so hoch als möglich bezahlen. Meist gelang es ihnen, eine Vertragsverlängerung durchzusetzen, nachdem sie durch eine erfolgreiche Verschleppungspolitik die Städte geradezu in eine Notlage zu bringen verstanden hatten. Eine treffende Illustration für diese Sätze bietet die Geschichte des Konfliktes zwischen Stadt und Gasgesellschaft in Dortmund.

Die Stadt Dortmund übertrug in dem Vertrage vom 23. Dezember 1857 der Dortmunder Aktiengesellschaft für Gasbeleuchtung das ausschließliche Recht, die Straßen und Plätze der Stadt mit Gas zu beleuchten und verpflichtete sich während der Dauer des Vertrages, weder selbst eine Gasanlage zu diesem Zwecke anzulegen und anlegen zu lassen, noch anderen zu gestatten, Gasröhrenleitungen durch die Straßen anzulegen. Durch diese Bestimmungen erhielt die Gasgesellschaft für die 50 Jahre ihres Vertrages ein absolutes Monopol für die öffentliche Beleuchtung. Auf Grund desselben erhob sie aber auch den weiteren Anspruch auf ein gleiches Monopol für die private Beleuchtung. Anfänglich scheint auch die Stadt über die Berechtigung dieser Ansprüche der

gleichen Ansicht wie die Gesellschaft gewesen zu sein. Auf jeden Fall trat sie von vornherein, als die Frage der Einrichtung eines Elektrizitätswerkes auftauchte, an die Gesellschaft heran und forderte sie zur Übernahme der Konzession auf. Das war im Jahre 1886, als die Firma Helios eine Konzessionserteilung für ein elektrisches Werk bei der Stadt beantragte. Die Gasgesellschaft hielt die Einführung der elektrischen Beleuchtung in Dortmund für verfrüht und lehnte es ab, die Konzession zu übernehmen. Es ist Regel, daß die Einführung der elektrischen Beleuchtung zu jeder Zeit von den Gasgesellschaften für verfrüht gehalten wird, und daß sie mit allen Mitteln bestrebt sind, den unangenehmen Konkurrenten solange als möglich fern zu halten. „Mit dieser ablehnenden Haltung, heißt es in dem Verwaltungsbericht für 1896/97 (S. 307), war dem langsam, aber stetig steigenden Bedürfnis nach elektrischer Beleuchtung nicht gedient. Größere Ladeninhaber, Hotelbesitzer usw. schafften sich in Ermanglung eines öffentlichen Elektrizitätswerkes eigene Anlagen." Eine zweite Anregung zu dem Bau eines öffentlichen Elektrizitätswerkes kam von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft zu Berlin, und wiederum wurde der Gasgesellschaft seitens des Magistrats anheimgestellt, die von der Berliner Gesellschaft nachgesuchte Konzession zu übernehmen. Zwecks Verhandlung mit der Gasanstalt wurde eine besondere städtische Kommission eingesetzt, die in Gemeinschaft mit den Direktoren der letzteren Informationsreisen unternahm. Es wurden verschiedene Vorschläge formuliert und Vertragsentwürfe aufgestellt, aber zur Einigung zwischen Stadt und Gasanstalt wollte es trotz aller Bemühungen nicht kommen. Die Gasanstalt hatte eben kein Interesse daran. Sie wollte sich in dem bequemen und sicheren Gewinne, der ihr aus dem Gasbetriebe zufloß, nicht stören lassen und nicht das Risiko auf sich nehmen, denselben vielleicht durch den Betrieb eines weniger rentablen Elektrizitätswerkes zu schmälern. Unterdessen entwickelte sich natürlich die private elektrische Beleuchtung rüstig weiter. Ende 1891 waren bereits 34 selbständige Blockanlagen mit 9700 Lampen in Betrieb. Die Verhandlungen wurden wieder aufgenommen, als die Allgemeine Lokal- und Straßenbahngesellschaft den bisherigen Pferdebetrieb in elektrischen umwandeln wollte. Es wurde geplant, daß die Stadt, die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft und die Gasanstalt gemeinsam ein Elektrizitätswerk für Licht und Kraftabgabe in größerem Umfange errichten sollten. Auch dieses Projekt scheiterte an der ablehnenden Haltung der Gasgesellschaft, die schließlich sogar alle ihre früher gemachten Offerten zurückzog. Es blieb nichts übrig, als für den Straßenbahnbetrieb ein besonderes Elektrizitätswerk zu bauen. Die Einführung des Auerlichtes in den Jahren nach 1892 veranlaßte auch die städtische Kommission, zunächst in der Frage der elektrischen Beleuchtung eine abwartende Haltung anzunehmen. Erst im Oktober 1894 kam sie zu dem Entschluß, eine Entscheidung herbei-

zuführen. Sie machte nunmehr den Vorschlag, den Bau und Betrieb eines Elektrizitätswerkes in eigene Regie der Stadt zu nehmen, ein Vorschlag, der schon vor Jahren gleich berechtigt und gleich wirksam gewesen wäre. Damit fanden die nutzlosen Verhandlungen mit der Gasanstalt ein Ende. Eine Verständigung wurde auch in Zukunft nicht versucht, zumal da auch juristische Gutachten sich in der Auslegung des Gasvertrages auf die Seite der Stadt gestellt hatten. „Das öffentliche Interesse, der für den Betrieb des Stadthafens unbedingt erforderliche elektrische Strom für die mannigfaltigen Motoren an den Krahnen und in den anzusiedelnden gewerblichen Anlagen und nicht minder die allein durch elektrisches Licht zu befriedigende Beleuchtung der einzelnen Hafenteile; ferner das in der inneren Stadt immer mehr hervortretende Lichtbedürfnis und die Notwendigkeit, die mittleren und kleineren Gewerbebetriebe durch Hergabe elektrischer Kraft in ihren gewerblichen Erzeugungen zu unterstützen und zu entwickeln; alle diese Umstände drängten dahin, an die endliche Entwicklung eines den Bedürfnissen entsprechenden Elektrizitätswerkes heranzutreten“ — damit schließt der Verwaltungsbericht die Komödie der Verhandlungen. Die Stadt erbaute nun ihr Elektrizitätswerk, und die Gasanstalt begann ihre Aktion zum Schutz ihres bedrohten Beleuchtungsmonopols. Sie bestritt auf dem Klagewege der Stadt das Recht, an Private Licht abzugeben. Die Begründung ihrer Klage war die gleiche, wie in dem Spruch des Memminger Schiedsgerichts, und das Landgericht erkannte auch den Protest als berechtigt an. Glücklicherweise rettete eine Lücke im Vertrage die Stadt aus der ungünstigen Lage, in der sie sich befand. Die Gasanstalt gab nämlich auch Gas nicht nur zur Beleuchtung, sondern auch zu Koch-, Heiz- und industriellen Zwecken ab, ohne daß sie in ihrem Vertrage das Recht dazu besessen oder später um dasselbe nachgesucht hätte. Die Stadt erhob also ihrerseits Klage beim Landgericht, der Gesellschaft die Abgabe von technischem und Heizgas zu verbieten. Das Landgericht gab auch diesem Klageantrage Folge. Nach langen Verhandlungen kam endlich ein Vergleich zustande. Die Gasanstalt erreichte das Ziel, das ihr natürlich am meisten am Herzen lag, die Verlängerung ihres Vertrages, wenn auch nicht um die von ihr ursprünglich angestrebte Zeit von 20 Jahren, so doch bis 1917. Außerdem wurde ihr noch ausdrücklich das Recht bestätigt, Gas zu Heiz- und Kraftzwecken abzugeben. Dagegen erhielt die Stadt das Recht, mit jeder anderen Beleuchtungsart als mit Gas, speziell mit Elektrizität sowohl zu Licht-, wie zu Kraft- und Heizzwecken mit der Gasanstalt in Konkurrenz zu treten. Außerdem wurde ihr von der letzteren das Recht eingeräumt, eine Reihe näher bezeichneter Verkehrszentren elektrisch zu beleuchten und in den Straßen und Plätzen, in denen die Gasanstalt wegen Mangels an Abnehmern nicht verpflichtet und zunächst nicht gewillt ist, die Gasbeleuchtung einzurichten, vorläufige Einrichtungen für

die öffentliche Beleuchtung mit irgend einer Beleuchtungsart zu treffen. Und schließlich verpflichtete sich die Gesellschaft, eine jährliche Abgabe von 10 Prozent des Reingewinns an die Stadt zu bezahlen. Die Vorteile aus diesem Vergleiche werden sich wohl für beide Teile gleich bleiben. Wenn man bedenkt, daß die Gasgesellschaft zum Beispiel im Jahre 1898 nicht weniger als 23 1/3 Prozent Dividende zahlte, so begreift man, daß eine Verlängerung des Vertrages um 10 Jahre für sie einen beträchtlichen Erfolg bedeutete. Anderseits mußte es für die Stadt wichtig sein, für die Entwicklung ihres Elektrizitätswerkes sobald als möglich eine feste, unangefochtene Basis zu erhalten.

Diese Beispiele werden wohl zur Genüge gezeigt haben, in welch ungünstige Lage die Städte kommen können, wenn in ihren Gasverträgen keine Bestimmungen über die Einführung neuer Beleuchtungsarten getroffen sind. Wie wir bereits sahen, finden sich schon in den alten bayerischen Verträgen dahingehende Bestimmungen, und in den neueren Verträgen, die nach dem Aufkommen der elektrischen Beleuchtung abgefaßt sind, fehlen sie wohl nie mehr. Auch hier wieder können die Gemeinden den erforderlichen Schutz in verschiedener Weise erreichen, einmal indem sie die Verpflichtung der Gesellschaften stipulieren, auf Verlangen eine neue Beleuchtungsart einzuführen, und zweitens indem sie sich das Recht vorbehalten, die neue Beleuchtungsart in eigene Regie zu übernehmen. Die erste Methode finden wir in den Verträgen der Städte Metz, Augsburg usw. in Anwendung. So heißt es im Augsburger Vertrage § 14: „Sollte während der Dauer des Vertrages eine Gas- und Beleuchtungsart gefunden werden oder benützt werden können, welche in bezug auf Helligkeit, Reinheit oder ruhiges Brennen des Lichtes oder wegen anderer Bequemlichkeiten weitere Vorteile als gegenwärtige mit der Gesellschaft vertragene gewährt, oder welche wohlfeiler wäre, so ist dieselbe verpflichtet, selbe auf Verlangen des Magistrates nach billiger Übereinkunft im Verhältnisse der billigeren Produktionskosten bei der städtischen sowohl, als bei der Privatbeleuchtung einzuführen, wenn sich solche Beleuchtungsart praktisch in größerem Maßstabe bewährt hat." Und in dem Zusatzvertrage von 1895 wird ausdrücklich hervorgehoben, daß nach Anerkennung der Gesellschaft die Bestimmungen des vorstehenden Paragraphen auf die elektrische Beleuchtung zutreffen. An der Monopolstellung der Gesellschaften ändert diese Methode nichts; sie bleiben allein zur Lichtversorgung privilegiert und von jeder Konkurrenz frei. Es ist aber vielmehr im Interesse der Städte gelegen, diese Monopolstellung zu schwächen. Das geschieht am besten, wenn sich die Städte die Möglichkeit sichern, neue Beleuchtungsarten in eigene Regie zu übernehmen oder im Notfalle an unabhängige Unternehmer zu vergeben. Das haben zum Beispiel Potsdam, Hannover, Frankfurt a. O. und andere Städte getan. Auch Straß-

burg hat sich in seinem Vertrage dieses Recht gewahrt, dabei aber der Gasgesellschaft die Konzession gemacht, daß bei der Vergebung der Anlage und des Betriebes der neuen Beleuchtungsart ihr bei gleich günstiger Offerte ein Vorrecht auf die Erteilung der Konzession zustehen solle.

Der Schwerpunkt der Verträge liegt in den Bestimmungen, die sich mit der Regelung der Verhältnisse nach Ablauf der Konzession beschäftigen. Je nachdem die Verträge davon ausgehen, daß die Gasanstalt in den Betrieb der Gemeinden übergeben oder die Verlängerung der Konzession eintreten soll, sind die Bestimmungen verschieden festgesetzt. Der Übergang auf die Gemeinden kann unentgeltlich sein und mit Ablauf der Konzession eo ipso eintreten oder auf dem Wege der Ablösung erfolgen. Im ersteren Falle gehen die gesamten Anlagen, das heißt zum Beispiel nach dem Metzer Vertrage § 7 das Rohrnetz, die öffentlichen Beleuchtungskörper und die Fabriken, in den Besitz der Stadt über. Der Ausdruck Fabrik umfaßt nicht nur den Grund und Boden, die Gebäude und eigentlichen Fabrikationsapparate, kurz das gesamte Immobiliar, sondern auch das im Dienst befindliche Werkzeug, Material und Bureaumaterial. Dagegen sind nicht inbegriffen die Vorräte an Kohle, Kokes, Teer, Gas usw., die neuen, nicht gebrauchten Werkzeuge noch die Fabriken, die die Nebenprodukte verarbeiten. Doch wird der Stadt das Recht erteilt, auch diese letzteren zum Schätzungspreis zu erwerben. Im Metzer Vertrage wird der unentgeltliche Übergang damit gerechtfertigt, daß, wie ausdrücklich im Vertrage hervorgehoben wird, in dem Verkaufspreise des Gases von 27 Cts. pro Kubikmeter die Amortisation des Anlagekapitals der Gesellschaft vorgesehen ist. In ganz gleicher Weise wird in dem Vertrag Hannover das Objekt beschrieben. Offenbar besteht bei unentgeltlichem Übergange die große Gefahr für die Gemeinden, sich einem vollständig vernachlässigten, bis zur äußersten Grenze der Leistungsfähigkeit ausgebeuteten Werke gegenüber zu sehen und in die Zwangslage einer sofortigen Anlageerweiterung oder eines Neubaues zu kommen. Vorsichtige Verträge enthalten daher auch Bestimmungen, die die Städte gegen eine solche Gefahr zu schützen geeignet sind. Der Vertrag Hannover verlangt, daß die Anstalt in völlig betriebsfähigem Zustande übergeben wird, und trifft für eine fortwährende Kontrolle über die Instandhaltung Vorsorge, um diese Betriebsfähigkeit zu sichern. Alle drei Jahre soll durch eine besondere, vom Magistrat ernannte Kommission die Gasanstalt in allen ihren Teilen geprüft und besichtigt werden. Notwendige, von der Kommission verlangte Verbesserungen, beziehungsweise Erweiterungen müssen von der Gesellschaft vorgenommen werden. Doch dürfen die Vergrößerungsarbeiten in den letzten fünf Jahren zusammen nicht mehr als 250000 Mk. betragen; größere Arbeiten müssen auf Kosten der Stadt ausgeführt werden. Dadurch wird erreicht, daß die Anstalt auch nach Übergang in Gemeindebesitz

den wachsenden Bedürfnissen der Zukunft zu genügen vermag. Mit ähnlichen Bestimmungen sucht auch der Metzer Vertrag die gute Instandhaltung der Anlagen zu sichern (vergl. §§ 27 ff.). Allerdings trifft er für eine notwendig werdende Erweiterung keine Vorsorge, ist aber in der Kontrolle des vorhandenen Inventars noch schärfer als der Vertrag Hannover. Nach § 29 soll in den letzten vier Jahren jährlich ein vollständiges Inventar der Fabrikanlagen und der Materialien, soweit dieselben in den Besitz der Stadt überzugehen haben, aufgenommen werden.

Im großen und ganzen liegen bei dem unentgeltlichen Übergang der privaten Gaswerke in städtischen Besitz die Verhältnisse ziemlich einfach. Komplizierter werden sie, sobald es sich um den Ankauf der Werke handelt. Dabei muß nämlich über den Wert der Werke entschieden werden. Wie wird nun der Wert in den verschiedenen Verträgen bestimmt? In den einen soll der Ankauf auf Grund des Schätzungswertes stattfinden, dessen Bestimmung durch ein Schiedsgericht mit absoluter Machtvollkommenheit erfolgt. In anderen wird dem Schiedsgericht eine gewisse Grundlage für seine Abschätzung gegeben, insofern dieselbe nach dem Bauwert oder nach dem Betriebswert oder, wie sonst die Bestimmungen lauten mögen, von ihm vorgenommen werden soll. Sehr beliebt war früher noch die Abschätzung nach dem Reinertrage, die auch jetzt noch in einigen Verträgen in Kraft ist.

Wir beginnen mit dem Schätzungswerte. Der Vertrag Mülhausen i. E. gibt der Stadt das Recht, das Eigentum an der Gasanstalt zum Schätzungswerte zu erwerben. Die Ermittlung desselben findet durch ein Schiedsgericht statt, in das jede der Parteien einen Vertreter entsendet und dessen Obmann eventuell von der Regierung ernannt wird. Über den Modus der Abschätzung selber ist im Vertrage nichts bestimmt und damit die eigentliche Schwierigkeit zeitlich nur verschoben, aber nicht aus dem Wege geschafft worden. Die Frage ist also nicht entschieden, ob die Gasanstalt nach ihrem reinen Materialwerte oder nach dem Werte zu bezahlen ist, den sie als ein betriebsfähiges, profiterntendes Unternehmen besitzt. In solchen Fällen ist der Interpretation des Schiedsgerichtes ein großer Spielraum gelassen. Das haben die Städte oft genug zu ihrem Schaden erfahren müssen und sie haben daher auch in den neueren Verträgen den Abschätzungsmodus ausführlich festgelegt, während die älteren sich mit Ausdrücken wie: wirklicher Wert, Betriebswert, Fabrikwert usw. begnügen. Das Beispiel eines Schiedsspruches wird am besten die strittigen Punkte herausstellen, um die es sich handelt. Im Jahre 1887 übernahm die Stadt Gießen die private Anstalt, die nach dem Vertrage von der Stadt „zu ihrem wirklichen Werte als betriebbare Anstalt" bezahlt werden sollte. Die Stadt war der Ansicht, daß dieser Wert der Gasanstalt nur in dem Werte der Fabrikgebäude und sämtlicher Zubehörden bestehe, und daß sie

nur verpflichtet sei, diese zu dem Preise zu übernehmen, den sie zur Zeit der Übernahme hätten. Durch die Worte „als betriebbare Anstalt" habe man verhindern wollen, daß der Stadt eine unbrauchbare Anstalt überbürdet werde, anderseits sicherstellen wollen, daß nicht der reine Stoffwert in Anrechnung käme, sondern der Gebrauchswert. Sie verlangte daher von dem Schiedsgerichte eine Interpretation der Vertragsworte und vor allem eine Entscheidung über die Frage, ob bei Feststellung des wirklichen Wertes der Gasfabrik als betriebbarer Anstalt die Betriebsrente durch die Experten in Berücksichtigung gezogen werden solle. Das Schiedsgericht entschied dahin, daß „die der Anstalt innewohnende Ertragsfähigkeit in Berücksichtigung zu ziehen sei, jedoch nicht nach Maßgabe der bisher tatsächlich daraus gezogenen, sondern nach Maßgabe der durch die Gasherstellungskosten, die Höhe des Gaskonsums und die entsprechenden Preise bedingten Rente". Es begründete seinen Entscheid in folgender Weise. Die Erhebung des Wertes solle sich weder allein auf das Gewinnmoment aufbauen, noch der bisherige Gewinn, wie er tatsächlich zu irgend welcher Zeit aus dem Unternehmen gezogen sei, ausschließlich oder teilweise bei der Wertermittlung bindend sein. Anderseits solle auch nicht jede Berücksichtigung des künftig möglichen Ertrages ausgeschlossen sein. Daher komme die Berechnung nach dem Bauwerte beziehungsweise dem Ersatzneubauwerte ebensowenig hier in Anwendung als die Berechnung durch Kapitalisierung des Reingewinns, sondern die nach dem Durchschnitts- oder Marktwerte. Zur Feststellung desselben sei zu untersuchen, welchen Preis ein Käufer des abzuschätzenden Objektes nach den sich ihm objektiv bietenden Konjunkturen zahlen könne. Falls ein Gut ein Handelsartikel sei, handle es sich um den Handelspreis, und wenn das Gut keinen Handelswert habe, um den gemeinen Wert. Es sei das der Preis, welcher sich durch Angebot und Nachfrage unter gewöhnlichen Verhältnissen bilde und von jedem soliden Käufer, und zwar einem Käufer, dem die Benützung städtischen Grund und Bodens und eine tatsächliche Konkurrenzlosigkeit sicher ist, geboten und aus den bekannten analogen Verhältnissen abgeleitet werden könne. Daß dabei auch jeder Käufer daran denke, ob und was er unter den konkreten Umständen mittels der gekauften Anstalt gewinnen könne, sei selbstverständlich. Es sei die der Anstalt innewohnende Ertragsfähigkeit neben den übrigen Faktoren der Abschätzung in Betracht zu ziehen, nicht aber der bisherige Gewinn, da die rechtliche Basis für die bisherige Gewinnziehung fortfalle. Der wirkliche Wert als betriebbare Anstalt ergebe sich also für den Betreibenden oder Betreibenwollenden, wenn er die Frage beantworte: „Was kann ich damit gewinnen?" Die sachverständigen Abschätzer würden die Gaspreise in Rücksicht zu ziehen haben, die die Städte im Regiebetriebe durchschnittlich aufstellen und erzielen, ferner die Produktionskosten, bei denen, ebenso wie bei der Schätzung des Gaskonsums

auf die örtlichen Verhältnisse Rücksicht zu nehmen sei, ferner auf die Möglichkeit, daß bei zu hohen Preisen sich große Etablissements selbst Leuchtgas erzeugen oder einer anderen Beleuchtungsart zuwenden werden, ferner auf die Möglichkeit einer nicht allzu fernen Konkurrenz des Gases mit dem elektrischen Lichte usw. Auf diese Weise werde der mögliche künftige Nutzen und damit der wirkliche Wert der Anlage im ganzen festgestellt. Dieser Wert hafte nicht nur an den Grundstücken, sondern auch an der Rohrleitung. Dagegen sei das Recht, die Rohrleitung auf städtischem Boden anzulegen, nicht zu berücksichtigen, da dieses Recht auf den neuen Besitzer nicht mit übergehe.

Alles läuft also darauf hinaus, ob bei der Abschätzung der Anstalten nur der Materialwert, mag das nun der Bauwert oder der Buchwert oder der Neubauwert sein, oder ob auch die Rente, die die Anstalten abwerfen, in Betracht gezogen werden soll. Es liegt auf der Hand, daß bei der Berücksichtigung der letzteren der abgeschätzte Wert bedeutend höher und damit zugunsten der Anstalten ausfallen wird, als wenn es sich nur um den Materialwert handelt. Das zeigt sich natürlich dann am klarsten, wenn der Wert nach dem Reinertrage der letzten Jahre festgesetzt wird. Bei einer derartigen Anordnung der Ablösung wird den Gesellschaften geradezu eine Prämie auf die Vernachlässigung der Werke ausgesetzt. Die erforderlichen Abschreibungen unterbleiben ebenso wie die erforderlichen Erweiterungen und Reparaturen, soweit eben keine Vertragsbestimmung sie erzwingt. Der ganze Betrieb wird darauf angelegt, einen möglichst hohen Reinertrag abzuwerfen. Diese Abschätzung nach Reinertrag haben wir noch in dem Vertrage Augsburg, § 22 und 23, gefunden, aber auch hier besteht sie nur neben der Ablösung nach Buchwert. Danach soll die Ablösungssumme gefunden werden als der achtfache Betrag des durchschnittlichen jährlichen Reinertrages der letzten zehn Jahre.

Stellen wir nun die Bestimmungen einiger Städte dar. Nach dem Vertrage Dortmund § 29 kann die Stadt die ganze Gasfabrik übernehmen, und zwar zu dem Werte, den die Gebäulichkeiten und Einrichtungen für den weiteren Betrieb der Gasfabrik haben werden. Dabei soll jedoch der Minderwert oder der Mehrwert, den diese Anlage als Geschäft durch seine Ertragsfähigkeit haben möchte, nicht in Anrechnung gebracht werden. Hier wird also ausdrücklich ausgeschlossen, daß das Werk als ein werbendes Unternehmen geschätzt wird. Es soll nur der Materialwert der Anstalt, diese als ein zusammenhängendes einheitliches betriebsfähiges Ganzes gefaßt, in Betracht gezogen werden. Klar ist das im Vertrage Aachen § 28 in folgender Weise ausgedrückt worden: „Die Abschätzung der Gebäude, sowie der gesamten industriellen Anlagen erfolgt lediglich nach den rein sachlichen Werten der einzelnen Objekte als zusammenhängende Fabrik, aber ohne jedwede Berück-

sichtigung der früheren, der zeitigen oder der zukünftigen Rentabilität der Gaswerke.“ Zu demselben Resultate kommt auch der Vertrag Augsburg in seiner Bestimmung des Bauwertes des Unternehmens. Hier heißt es im § 23: „Der wirkliche Bauwert der Gebäude, Röhrenleitungen usw. im Zeitpunkte der Ablösung, welcher Wert nach Maßgabe des Zustandes der abzulösenden Objekte und unter Berücksichtigung und Abzug des infolge Abnützung, geminderter Brauchbarkeit usw. eingetretenen Minderwertes festzusetzen ist.“ Durch diese Bestimmungen wird das Interesse der Städte geschützt und vor allem verhütet, daß die Sachverständigen, wie das bei der herrschenden privatkapitalistischen Auffassung sonst der Fall sein würde, die Rente der Gasfabriken ihrer Wertabschätzung zugrunde legen und erst in zweiter Linie zur Berichtigung derselben den Zustand der technischen Anlagen heranziehen.

Zwecks Feststellung des Wertes wird die Gesamtanlage einer Gasfabrik am besten in drei Teile zerlegt, die Grundstücke, die eigentlichen Gaswerke nebst Zubehör und das Rohrnetz nebst Zubehör. Weitsichtige Verträge werden bei der Übernahmeregelung besondere Bestimmungen über die Abschätzung der Grundstücke treffen. Es ist eine gewöhnliche Erscheinung, daß die Gasanstalten, die zu Anfang ihres Vertrages außerhalb der Stadt auf billigem Grund und Boden errichtet wurden, bei Ablauf desselben rings von Stadtquartieren umschlossen sind. Die natürliche Folge davon ist, daß ihr Terrain ganz bedeutend, oft um das Vielfache des ursprünglichen Wertes, gestiegen ist. Gegen die Belastung mit diesen Steigerungen müssen sich die Städte schützen. So sorgt der neue Potsdamer Vertrag von 1898, durch den der frühere Vertrag von 1882 verlängert wurde, dafür, daß die eventuell zur Erweiterung der Gasanstalt angekauften Grundstücke beim Ankaufe der Gasanstalt zum ursprünglichen Kostenpreise in den Besitz der Stadt übergehen (§ 30 f.). Nur einen sehr beschränkten Schutz gegen die Grundrentensteigerung gewährt der Vertrag Aachen § 28 b. Danach erfolgt die Abschätzung des Terrains zum dermaligen Tageswerte, jedoch mit der Maßgabe, daß die Stadt unter keinen Umständen mehr als 200 Prozent der Ankaufspreise zu zahlen haben soll.

Die Abschätzung des Rohrnetzes erfolgt gewöhnlich in der gleichen Weise wie die der Gebäude und sonstigen Einrichtungen. Eine besondere Stellung nehmen, wohl nach dem Vorbilde des Vertrages der Stadt Paris, die elsässischen Städte Mülhausen und Straßburg ein. Beide Städte werden nämlich mit Ablauf des Vertrages Eigentümerinnen des gesamten unter den öffentlichen Straßen befindlichen Materials an Rohrleitungen, Abzweigungsröhren, Hähnen usw., ohne daß von seiten der Gesellschaften eine Entschädigung irgend welcher Art beansprucht werden könne. Die Bedeutung dieser Bestimmung tritt klar hervor, wenn wir uns vorstellen, daß nach Ablauf des Vertrages kein Ankauf seitens der Stadt und ebensowenig ein neues Übereinkommen mit der alten Gesell-

schaft zustande kommt. In diesem Falle hätten die beiden Städte nur eine neue Anstalt zu bauen und an das in ihren Besitz gekommene Rohrnetz anzuschließen. Jede Störung des Straßenverkehres ist ausgeschlossen, da weder ein zweites Rohrnetz gelegt, noch das alte der Gesellschaft herausgerissen zu werden braucht. Und nun das Gegenstück in dem Vertrage München-Gladbach von 1866 bezw. 1880. Darin verzichtete die Stadt auf das ihr ursprünglich eingeräumte Recht der käuflichen Erwerbung der Gaswerke. Selbst nach Aufhören jedes Vertragsverhältnisses behielt die Deutsche Kontinental-Gasgesellschaft dauernd das Recht, ihr Unternehmen fortzubetreiben und alle Arbeiten auf oder unter den bestehenden oder künftig anzulegenden Straßen, Plätzen usw. vornehmen zu lassen, die ihr zur Ausübung ihres Geschäftsbetriebes notwendig erscheinen. Gibt die Gesellschaft den Betrieb ihrer Gasanstalt ganz auf, so hat sie innerhalb sechs Monaten das ihr gehörige Rohrnetz auf ihre Kosten zu entfernen. Sowohl das Eintreten von Konkurrenz, sei es nun seitens einer städtischen Gasanstalt oder eines privaten Unternehmers, wie das Aufhören des Betriebes der alten Gesellschaft, müssen mit einer ganz außerordentlichen Störung des gesamten Straßenverkehres und einer unsinnigen Verschwendung von Geldmitteln verbunden sein. Als daher der Ablauf des Monopolvertrages im Jahre 1904 bevorstand, es aber über den Ankauf der Gaswerke zu keiner Einigung zwischen Stadt und Gesellschaft gekommen war, sah sich die erstere in die größte Zwangslage versetzt. Der erfolgreiche Betrieb eines städtischen Gaswerkes in Konkurrenz mit dem eingebürgerten privaten schien in Zweifel gestellt, falls eine Ablösung des Konkurrenzrechtes nicht gelang. Die Gesellschaft nützte ihre günstige Position gründlich aus und ließ sich ihren Verzicht teuer bezahlen. Für das Rohrnetz, die Gasuhren und die Gegenstände der öffentlichen Beleuchtung zahlte die Stadt 700000 Mk., für das Konkurrenzrecht hatte sie nicht weniger als 865000 Mk. an die Gesellschaft abzuführen. Im Interesse der gänzlichen Kontrolle des öffentlichen Straßenwesens liegt es also, daß auf jeden Fall das Rohrnetz nach Ablauf der Verträge in den Besitz der Stadtverwaltungen kommt, einerlei, ob dieselben den Betrieb der Gaswerke privaten Gesellschaften weiter überlassen oder nicht.

Wie beim unentgeltlichen Übergange der Gasanstalten an die Städte, so ist es auch bei ihrem Ankaufe von großer Wichtigkeit, daß die zu kaufende Anstalt nicht nur leistungsfähig, sondern auch erweiterungsfähig ist und auf keinen Fall in einem erschöpften, abgewirtschafteten Zustande in ihren Besitz kommt. Mit der Instandhaltung der Anlagen beschäftigt sich in den meisten Verträgen eine ganze Reihe von Paragraphen. So heißt es im Vertrage Aachen § 7: „Die unternehmende Gesellschaft muß die ganze Gasbeleuchtungsanlage, alle Gebäude, Apparate, Röhrenleitungen, Laternen nebst Armen, Kandelabern, Brennern und was sonst dazu gehört stets unter Benützung der

neuesten Erfahrungen in vollkommen gutem, sowie in jeder Hinsicht zur tadellosen Beleuchtung geeignetem Zustande erhalten, insbesondere die Laternen und Brenner immer sorgfältig reinigen lassen, wie auch dafür sorgen, daß die Leitungsröhren stets die im Verhältnisse zur Gaskonsumtion erforderlichen Dimensionen haben. Die Stadtverwaltung hat das Recht, zu jeder Zeit von dem Zustande der Gasbeleuchtungsanstalt Kenntnis zu nehmen, sowie jährlich eine spezielle Untersuchung aller Anlagen vorzunehmen und hierbei außer dem städtischen Baukomitee auch nach ihrem Gutbefinden geeignete Sachkenner zuzuziehen. Die unternehmende Gesellschaft ist verpflichtet, die etwa vorgefundenen Mängel zu beseitigen." Hier wird also ein Doppeltes ausgesprochen: die Verpflichtung der Gesellschaft zur Instandhaltung der Gasanlage und das Recht der Stadt auf Kontrolle. Ähnlich in den Verträgen Augsburg § 17, Dortmund § 6, Frankfurt a. O. § 6 und 8, Potsdam § 29. Der Aachener Vertrag beschränkt sich aber nicht darauf, die Instandhaltung der Anlage zu sichern, sondern sorgt auch für die rechtzeitige Erweiterung derselben. Er legt nämlich der Gasgesellschaft die Verpflichtung auf, die Einrichtungen in dem Zustande zu halten, daß bei Übergang der Gasanstalt an die Stadt eine sofortige Produktionsausdehnung um 15 Prozent gegen die Durchschnittsproduktion der letzten drei Jahre möglich ist. Natürlich wehren sich die Gesellschaften gegen derartige Auflagen, durch die sie gezwungen werden, größere Kapitalien festzulegen, die sich nicht in gleich hoher Weise verzinsen. Gegen ihren Widerstand können die Städte eine solche Verpflichtung meistens nur dann durchdrücken, wenn die Gesellschaften um eine Verlängerung ihrer Verträge bei ihnen einkommen. Um das gleiche Ziel zu erreichen, mußte daher von einigen Städten ein anderer Weg eingeschlagen werden. So in München, wo der Vertrag 1899 ablief, eine Verlängerung desselben aber nicht beabsichtigt war. Da hier die Gesellschaft mit der Möglichkeit rechnen mußte, daß nach Ablauf des Vertrages ihr nur der Wert von Grund und Boden und der Abbruchswert ihrer Werke verblieb, lag die Gefahr vor, daß sie ihre Anstalten tatsächlich auf dieses Niveau herunterwirtschaften, und die Gemeinde vor dem Bau einer neuen Gasanstalt im Kostenaufwande von etwa 12 bis 15 Millionen Mark stehen würde. Der Magistrat beschloß daher, mit der Gesellschaft über die künftige Ablösung bei Ablauf des Vertrages in Verhandlung zu treten. Die Verständigung bot ziemlich große Schwierigkeiten, da es sich bei der Sicherung der Erweiterungsbauten um Objekte handelte, die noch gar nicht vorhanden waren, und deren Größe sich nur in Umrissen feststellen ließ. Die Gesellschaft verlangte, daß alle Erweiterungsbauten ausschließlich nach ihrem Ermessen ausgeführt werden sollten. Eine unsinnige Forderung, wenn man bedenkt, daß der künftige Eigentümer einer Anlage, für den die Erweiterungsbauten gewissermaßen vorgenommen werden, und der

für dieselben Ersatz leisten muß, nicht das geringste Mitbestimmungsrecht haben sollte. Die Gesellschaft forderte weiter, daß die Gemeinde die Auslagen für Erweiterungen, abzüglich einer jährlichen zweiprozentigen Amortisation, zu ersetzen habe. Der Satz von 2 Prozent wurde von dem Sachverständigen als vollständig unzureichend bezeichnet, da eine 50jährige Dauer der Anlage gegenüber den täglichen Fortschritten und Neuerungen in der Gasindustrie nicht angenommen werden könne. Nach langen Verhandlungen gelang endlich die Einigung auf den Satz von 5 Prozent. Schließlich war noch die Frage der Errichtung einer dritten Gasanstalt, die eventuell notwendig werden könnte, zu erledigen. Sollte es zu einem solchen Bau kommen, so verpflichtete sich die Gesellschaft, sich über die Anlage und Ausführung mit dem Magistrate zu verständigen. Dieser sollte übrigens das Recht haben, die Fabrik selbst zu bauen. Die Gesellschaft hätte dann die Verpflichtung, den Betrieb in mustergültiger Weise zu führen und die Baukosten, die Ausgaben für die innere Einrichtung, für neue Rohrleitungen und Anschlüsse zu verzinsen und mit 5 Prozent zu amortisieren. Durch diesen Ablösungsvertrag erhielt die Gesellschaft die Möglichkeit, die Erweiterungsbauten systematisch nach der Entwicklung des Bedürfnisses auszuführen, und die Stadt die Garantie dafür, daß sie in den Besitz einer leistungsfähigen, auch in der Zukunft betriebsfähigen Anstalt kommen würde.

In München wurde also ein besonderer Vertrag abgeschlossen, um die Ablösung und den Übergang der Gasanstalt auf die Stadtgemeinde zu regeln. Im allgemeinen beschränken sich jedoch die Städte darauf, in ihre Verträge einige bezügliche Artikel aufzunehmen. Ziehen wir als Beispiel wiederum den Aachener Vertrag heran. Sobald die Stadt ihre Bereitschaft erklärt hat, die Gaswerke käuflich zu erwerben, soll bis Ablauf des Vertrages keine wesentliche Änderung der Werke oder des Rohrnetzes ohne Einwilligung der Stadt ausgeführt werden. Die Stadt ist ferner berechtigt, während des letzten Vertragsjahres in die Buchführung und Geschäftsgebarung der Gesellschaft Einsicht zu nehmen. Überhaupt verpflichtet sich die Gesellschaft, der Stadt in jeder Weise behilflich zu sein, damit der Beleuchtungsdienst von ihr ohne Störung übernommen und fortgesetzt werden kann. Die Geschäftsbücher und Pläne gehen mit den Werken in den Besitz der Stadt über.

Wir hatten es bisher mit den Bestrebungen der Städte zu tun, sich durch die Verträge die sachgemäße Erweiterung der Gaswerke in den letzten Jahren der privaten Regie zu sichern. Naturgemäß werden die Städte bei der Durchführung dieser Bestimmungen mit dem Widerstande der Gesellschaften zu kämpfen haben, die stets bestrebt sein werden, die nötigen Erweiterungen auf das geringste Maß zu beschränken. Der Fall, daß eine private Gesellschaft Erweiterungen vornimmt, die über das Bedürfnis hinausgehen, dürfte wohl

höchst selten eintreten. Die Rücksicht auf die zu verteilende Dividende hält sie in wirksamster Weise zurück. Trotzdem ist in dem Vertrage der Stadt Potsdam speziell auf diesen Fall Rücksicht genommen. In § 29 wird nämlich ausdrücklich hervorgehoben, daß Erweiterungen nur insoweit vorgenommen werden dürfen, als dieselben aus gastechnischen und wirtschaftlichen Rücksichten für das Bedürfnis der Stadt Potsdam bestimmt sind. Wird eine Erweiterung von den Sachverständigen als noch nicht notwendig für die Bedürfnisse des Gasverbrauches Potsdams und seine normale Zunahme bezeichnet, so darf die beanstandete Summe nicht auf das Baukonto gesetzt werden, das die Grundlage für die Festsetzung der Ablösungssumme bildet. Eine solche Bestimmung ist besonders da angebracht, wo eine private Gasgesellschaft außer der ihr Hauptgebiet bildenden Stadt noch eine Zahl von selbständigen Vorortsgemeinden versorgt, und die Stadt nicht die Absicht hat, in dieses Lieferungsgeschäft einzutreten.

Macht die Gemeinde von ihrem Ankaufsrechte keinen Gebrauch, so sind eine ganze Reihe von Möglichkeiten gegeben. Es kann das Aufhören jedes Vertragsverhältnisses stipuliert sein. Es kann ferner die stillschweigende Verlängerung des Vertrages vorgesehen sein, falls die Gemeinde denselben nicht kündigt. Oder der Vertrag wird von der Gemeinde gekündigt. In diesem Falle können ebenfalls alle Rechte und Ansprüche der Gesellschaft unbedingt aufhören, oder einige von ihnen, vor allem das Recht, die Privatbeleuchtung fortsetzen zu dürfen, bleiben bestehen. Für alle diese Fälle bieten uns die Verträge Beispiele.

Jedes Vertragsverhältnis hört auf. Vertrag Augsburg § 23: „Mit dem 4. Juni 1907 hören alle Rechte und Ansprüche der Gesellschaft, welche ihr der gegenwärtige Vertrag gewährt, sowohl gegenüber der Gemeindeverwaltung als auch gegenüber den Privaten, unbedingt auf, so daß, wenn mit selber nicht eine neue Übereinkunft geschlossen wird, ein fernerer Fabrikationsbetrieb oder ein fernerer Besitz der Leitungen auf städtischem Grund und Boden durch sie nicht stattfindet und der Magistrat die Wegschaffung der Laternen usw., sowie das Ausgraben der Röhren von der Gesellschaft gegen Verpflichtung derselben zur ordentlichen Wiederherstellung des Pflasters und der Wege usw. durch die städtischen Pflasterer fordern kann und diese auch geschehen muß." Man kann nicht gerade behaupten, daß in einem solchen Paragraphen, vorausgesetzt er ist ernst gemeint, eine besondere Verwaltungsweisheit enthalten ist. Die Lichtversorgung einer Stadt erscheint hier als ein rein privates Unternehmen, über dessen Aufhören, wie über das eines jeden beliebigen Fabrikunternehmens, Bestimmungen getroffen werden. Man braucht sich diese nur einmal durchgeführt zu denken, um ihre volle Absurdität zu begreifen. Der öffentliche Charakter, den die Lichtversorgung eines Gemeinwesens trägt, wird hier vollständig verkannt.

Im Falle der Nichtkündigung seitens der Gemeinde tritt die stillschweigende Verlängerung des Vertrages ein. Vertrag Aachen § 26, München-Gladbach § 6. In Potsdam kann die Stadt eine Verlängerung des Vertrages auf beliebige Zeit verlangen. Dieselbe kann von der Gesellschaft nur dann abgelehnt werden, wenn sie den Betrieb der Gasanstalt ganz aufgibt.

Nach Kündigung des Vertrages bleibt das Recht der Gesellschaft bestehen, die Privatbeleuchtung fortsetzen zu dürfen. Die Gemeinde kann dann selber eine Gasanstalt bauen oder einem Dritten das Recht dazu erteilen. So in Potsdam § 34, Dortmund § 29, bezw. neuer Vertrag § 7. Es hört also das exklusive Privileg der alten Anstalt auf, und sie hat in freie Konkurrenz mit anderen Anstalten zu treten. Im Potsdamer Vertrage § 35 kann die Stadt in diesem Falle die käufliche Überlassung der öffentlichen Kandelaber, Laternenarme und Laternen sowie der dahin führenden Zweigleitungen, beziehungsweise falls sie von diesem Rechte keinen Gebrauch macht, die Fortschaffung aller zur öffentlichen Beleuchtung dienenden Einrichtungen verlangen. In den seltensten Fällen wird es zur Errichtung von Konkurrenzanstalten kommen, da jedes Abkommen für die privaten Gesellschaften günstiger ist, als der Konkurrenzkampf mit einem städtischen Gaswerke, das von den Sympathien der Einwohnerschaft getragen wird. Dafür als Beispiel der Konflikt in Celle. Hier machte die Stadt im Jahre 1885 von ihrem Rechte Gebrauch, den Vertrag mit der Magdeburger Gasaktiengesellschaft zu kündigen und eine Anstalt auf eigene Rechnung zu errichten und zu betreiben. Ein Angebot auf Vertragsverlängerung und ein anderes, die Anstalt um 500000 Mk. zu kaufen, waren gleicherweise von der Stadt abgelehnt worden. Als die Stadt um die Konzession einkam, erhob die Gesellschaft Einspruch, weil ein doppeltes Rohrnetz mit Gefahren und Belästigungen für das Publikum verbunden sei. Der Einspruch wurde abgewiesen, da das Rohrnetz nicht konzessionspflichtig ist. Die Eröffnung der städtischen Konkurrenzanstalt hatte die Wirkung, daß die Mehrzahl der Konsumenten trotz höherer Preise zu ihr überging. Die private Anstalt setzte den Gaspreis unter die normalen Verhältnissen entsprechende Grenze herab und gab ihrem Werkstattbetrieb, besonders mit Rücksicht auf Gasmotoren und Heizapparate, größere Ausdehnung. Sehr bald fand sie aber heraus, daß die Konkurrenz mit der städtischen Anstalt ein sehr teueres Spiel für sie sei, und gab unter dem Drucke dieser Erkenntnis ihre Anstalt auf, die von der Stadt um billigen Preis übernommen wurde.

Die Gesellschaften rechneten auf das natürliche Trägheitsmoment, als sie sich derartigen Bestimmungen unterwarfen. In den meisten Fällen wird ihre Rechnung auch richtig sein. Der Entschluß, eine städtische Konkurrenzanstalt zu bauen, wird von den Stadtverwaltungen nur sehr ungern gefaßt. Das beweisen zum Beispiel die Verhandlungen in Frankfurt a. M., wo trotz günstiger

Chancen der Bau einer städtischen Anstalt gegen die Vorschläge der Ausschüsse im Jahre 1869 und 1884 von der Stadtverordnetenversammlung abgelehnt wurde. Eine private Anstalt ist aber einer alten Gesellschaft gegenüber, die vielleicht den größten Teil ihrer Werke abgeschrieben hat, sehr im Nachteile, daher auch die Gefahr, daß eine solche Konkurrenzanstalt entstehen wird, nur gering. So wird dieselbe auch von den privaten Gesellschaften eingeschätzt. Anders wäre ihr Bestreben nicht zu verstehen, die unbegrenzte Fortdauer ihrer Anstalten mit dem Rechte, die Privatbeleuchtung zu besorgen, durch den Verzicht auf das bisher von ihnen besessene exklusive Privileg zu erkaufen.

Damit haben wir im wesentlichen den Inhalt der Vertragsbestimmungen erschöpft, die den Übergang der privaten Anstalten in städtischen Besitz regeln. Nur sei hier noch kurz hervorgehoben, daß in einigen Verträgen überhaupt keine Vorsorge für die Regelung der Verhältnisse bei Ablauf der Konzession getroffen ist, und daß in anderen der Verzicht auf Ankauf direkt ausgesprochen ist. Ein solcher Verzicht bedeutet stets eine Verschlechterung der Position der Stadtverwaltung gegenüber der privaten Gesellschaft, mag auch eine Preisermäßigung dagegen eingetauscht worden sein. Der Vertrag der Stadt München-Gladbach mit der Deutschen Kontinental-Gasgesellschaft zu Dessau ist ein sehr gutes Beispiel dafür. Nach dem ursprünglichen Vertrage von 1854 hatte die Stadt das Recht, die Anstalt nach Ablauf der dreißigjährigen Kontraktzeit käuflich zu übernehmen, und zwar unter Bedingungen, die im allgemeinen nicht als ungünstig für sie bezeichnet werden konnten. Nach weiteren 20 Jahren sollte die Gasanstalt unentgeltlich in ihren Besitz übergehen, falls kein Ankauf zustande gekommen war. In dem Vertrage von 1866 verzichtete die Stadt gegen eine Herabsetzung des Gaspreises auf diese Rechte. Der Gaspreis betrug für die öffentliche Beleuchtung $3\frac{1}{2}$ Pf. pro Flamme und Brennstunde und wurde auf 2 Pf., der für die private Beleuchtung $2\frac{1}{2}$ Taler pro 1000 Kubikfuß preußisch und wurde auf 2 Taler, bezw. vom 1. Januar 1869 an auf 1 Taler 21 Silbergroschen herabgesetzt. Die Gasmessermiete wurde gleichfalls erniedrigt, und durch einen neuen Paragraphen eine weitere Reduktion der Gaspreise zugesichert, falls durch eine neue Erfindung die Herstellungskosten des Steinkohlengases sich bedeutend ermäßigen würden oder ein anderes, billigeres Leuchtgas zur Anwendung kommen könnte. Und gegen diese, eine so große Konzession auf keinen Fall rechtfertigenden Zugeständnisse verzichtete die Stadt auf die Möglichkeit, jemals die gesamte Lichtversorgung in ihre Hand zu bekommen. Wie teuer sie dieses kurzsichtige Vorgehen später bezahlen mußte, haben wir bereits gesehen.

Eine ganze Reihe von Vertragsparagraphen hat die Aufgabe, eine zweckmäßige Ausdehnung und Einrichtung der städtischen Beleuchtung zu sichern. Wir haben hier zwischen der Festlegung des allgemeinen Hauptrohrnetzes und

zwischen der kontinuierlichen Erweiterung desselben durch den Anbau neuer Straßen zu unterscheiden. So wird zum Beispiel im Vertrag Hannover § 4 die Gasanstalt verpflichtet, in allen Straßen und Plätzen des inneren Stadtgebietes Gasröhren zu legen und Gas zu liefern. Außerdem hat sie auf Wunsch des Magistrats auch im äußeren Stadtgebiet Gasröhren zu legen, wenn die Straße sich unmittelbar an eine bereits mit Gasröhren versehene anschließt und bereits mehr als zur Hälfte bebaut ist. Die Bestimmungen über die kontinuierliche Erweiterung des Rohrnetzes sind in den Verträgen sehr verschieden. So verpflichtet der Vertrag Mülhausen § 22 die Unternehmer, ihre Leitungen in allen Richtungen auf eine Strecke von 3 Metern zu verlängern, sobald denselben durch die Abnehmer ein Gaskonsum von einem Brenner gesichert ist. Nach dem Vertrage Dortmund § 16 hat die Gesellschaft eine Verlängerung der Leitung überall da vorzunehmen, wo von einem End- oder Seitenpunkt auf eine Entfernung von 20 Ruten 40 Flammen oder eine in diesem Verhältnis zur wirklichen Länge stehende Zahl von Brennern verlangt wird. Die Ausdehnung des Rohrnetzes hat nach den meisten Verträgen auf Kosten der Gesellschaften stattzufinden. Eine Ausnahme macht der Vertrag Dortmund, nach dem die Kosten der Erweiterung des Rohrnetzes zunächst von der Stadt gedeckt werden, von der Gesellschaft aber zurückgezahlt werden, sobald das bereits erwähnte Verhältnis zwischen Streckenlänge und Brennerzahl erreicht ist. Die Zahl und Orte der Laternen, die Vermehrung der Laternenzahl und die andere Verteilung der Laternen, die Art der Brenner, die Dauer der Brennzeit usw. zu bestimmen, ist in allen Verträgen ein Recht, das den Städten ausschließlich zusteht.

Von besonderer Bedeutung ist der Schutz der Straßen, deren Güte durch die mit der Ausdehnung und Reparatur der Rohrnetze verbundenen Arbeiten ständig bedroht ist. Während in den älteren Verträgen diesem Punkte häufig nicht die genügende Aufmerksamkeit geschenkt ist, sind die neueren Verträge zum Teil sehr ausführlich. Als ein Beispiel nennen wir hier das Lastenheft für die Mülhäuser Gasanstalt. Danach muß die Gesellschaft vor jeder Erweiterung oder Reparatur des Rohrnetzes eine Planskizze zu denselben einreichen und die Erlaubnis des Bürgermeisters einholen. Genaue Vorschriften regeln die Länge des auf einmal auszuhebenden Grabens. Für die Dauer der Straßeneröffnung ist eine Frist von höchstens 72 Stunden festgesetzt. Ebenso sorgfältig ist die Versicherung und Beleuchtung der Arbeitsstätte bei Nacht, die Art der Zufüllung, die Wiederherstellung und Unterhaltung des wiederhergestellten Pflasters, der Schutz der privaten Trottoirs geregelt. Mit der Ausführung der Straßenarbeiten sollen womöglich die gewöhnlichen Unternehmer der Stadtverwaltung beauftragt werden. Weiter geht in dem Punkte der Straßenbefestigung der Vertrag Hannover, der dem Magistrat das Recht

gibt, diese Arbeiten durch eigene Techniker auf Kosten der Gesellschaft ausführen zu lassen. In Augsburg (§ 4) dürfen die Pflasterreparaturen nur durch die in städtischen Diensten stehenden Pflasterer vorgenommen werden, um auf diese Weise die Dauerhaftigkeit und Güte der Arbeit zu sichern.

Eine der wichtigsten Aufgaben der Verträge ist es, für die Qualität des Gases zu sorgen. Es handelt sich da um die drei Momente der Lichtstärke, der Gasreinheit und des richtigen Druckes des Gases. Die Bestimmung der Lichtstärke ist sehr verschieden. Bald wird nach der englischen Normal-Spermacetikerze, bald nach der von den deutschen Gasfachmännern bestimmten Paraffinkerze, bald nach Wachskerzen, bald nach der Hefnerlampe gerechnet. Auf diese technischen Einzelheiten können wir hier nicht eingehen. Einheitlicher sind die Bestimmungen über die Gasreinheit. Sie beschränken sich meistens darauf, die Freiheit des Gases von Schwefelwasserstoff zu fordern und den Gehalt an Kohlensäure und Ammoniak zu bestimmen. Vorschriften über den Druck finden sich auffälligerweise nur in den Verträgen Frankfurt a. O., Hannover, Potsdam und Metz. Gerade die Bestimmungen über die Qualität des Gases in den neueren Verträgen zeigen uns, daß die Städte in ihrem Verkehr mit den privaten Gesellschaften allmählich etwas mehr Vorsicht gelernt haben und bestrebt sind, sich vor allem gegen die Verschlechterung der Leuchtkraft des Gases zu schützen, die besonders bei den Gesellschaften beliebt war. Dieser Aufgabe dient auch die Einrichtung besonderer Kontrollstationen, über die in den Verträgen ausführliche Bestimmungen getroffen sind. So werden in Straßburg zwei Versuchskabinetts zur Prüfung des Gases unterhalten, das eine im Stadthause, das andere in der Gasanstalt. Die Stellung der Apparate und Utensilien, die zur Prüfung des Gases notwendig sind, hat auf Kosten der Gesellschaft zu erfolgen, während die Stellung des Lokals meist der Stadt zufällt. Aachen § 10, Augsburg § 13, Dortmund § 10, Frankfurt a. O. §§ 7 und 9, Hannover § 16, Potsdam § 13, München-Gladbach § 12. Nur in Mülhausen und Straßburg sind die Kosten der Kontrolle ganz von der Stadt zu leisten.

Wir kommen nunmehr zu den Paragraphen, die sich mit der Festsetzung des Preises für die öffentliche Beleuchtung beschäftigen, und geben zunächst eine Zusammenstellung über die Preise. Es zahlt also:

Aachen: 5½ Pf. pro Kubikmeter; mit 5 Prozent Rabatt in den zweiten 8 Jahren der Vertragsdauer und weiteren 5 Prozent Rabatt für die Restzeit des Vertrags.

Augsburg: 1895 600000 Kubikmeter, 1907 720000 Kubikmeter Freigas für die Zwecke der äußeren und inneren Beleuchtung (das heißt für die Straßenbeleuchtung und für die Beleuchtung der städtischen Gebäude); für den Konsum, der darüber hinausgeht, wird ein Rabatt von 10 Prozent auf den Preis des Privatgases gewährt.

Dortmund: $3^2/_3$ Pf. pro Straßenflamme und Brennstunde bei einem Konsum von $5^3/_4$ Kubikfuß pro Laterne und Brennstunde, für die innere Beleuchtung kommt der Preis für Privatgas in Anwendung.

Frankfurt a. M.: $6^1/_2$ Pf. (bezw. 14,69 Pf.) pro Kubikmeter während der ersten 12 Jahre der Konzession mit je 5 Prozent Rabatt in den folgenden zwei Perioden von je 7 Jahren.

Frankfurt a. O.: Bei Schnittbrenner 13 Pf. pro Kubikmeter, bei Gasglühlicht 1,85 Pf. pro Brennstunde für die äußere Beleuchtung, 14 Pf. pro Kubikmeter für die innere Beleuchtung.

Hannover: 25,50 Mk. pro Straßenflamme und Jahr bei einem Konsum von 170 Liter pro Brennstunde und 2920 Brennstunden.

Potsdam: 14 Pf. pro Kubikmeter für L-Gas, 11 Pf. pro Kubikmeter für T-Gas bei der äußeren und inneren Beleuchtung.

Straßburg i. E.: 10 Pf. pro Kubikmeter von 1885 bis 1890, 9 Pf. 1890 bis 1895, 8 Pf. 1895 bis 1908, $7^1/_2$ Pf. 1908 bis 1914, 1914 bis Ende des Vertrages 7 Pf. für alles Gas, das zu städtischen Zwecken verwendet wird.

München-Gladbach: 1,6 Pf. pro Straßenflamme und Brennstunde.

Mülhausen: 8 Pf. pro Kubikmeter. Der Preis nimmt alle 6 Jahr um einen halben Pfennig ab und beträgt von 1917 bis Ende des Vertrages $6^1/_2$ Pfennig.

Metz: Der Preis ist gleich dem für Privatgas 27 bis 25 Centimes.

Man ersieht bereits aus dieser Übersicht, daß die Preise für die Straßenbeleuchtung beziehungsweise für die städtische Beleuchtung überhaupt bedeutend niedriger sind, als die für die privaten Konsumenten. Nicht selten gehen sie sogar unter die Produktionskosten herab. Für die Gewährung der Konzessionen müssen eben die Gesellschaften Zugeständnisse machen, die in erster Linie der öffentlichen Beleuchtung zugute kommen. Der von den Gemeinden für das Gas der Straßenbeleuchtung bezahlte Preis enthält aber meistens noch eine ganze Reihe von Leistungen, die von den Gemeinden verlangt werden, und würde sich nach Abzug derselben noch bedeutend niedriger stellen, als er erscheint. Die Gasanstalten haben nicht allein die Herstellungskosten der für die öffentliche Straßenbeleuchtung erforderlichen Röhren und Apparate zu tragen, sondern auch das Anzünden und Auslöschen, das Putzen und Unterhalten der Laternen zu besorgen. So heißt es in dem Vertrage Potsdam § 4: „Die Unterhaltung und notwendig werdende Erweiterung der Gasanstalt, der dazu gehörigen Gebäude, Apparate und Röhren, sowie der für die öffentliche Beleuchtung bestimmten Kandelaber, Laternenträger, Wandarme und Laternen, den Ölanstrich und die Numerierung der Laternen, deren Kennzeichnung als Nachtlaternen, die Bedienung derselben und überhaupt alles,

was zur Ausführung der öffentlichen Beleuchtung erforderlich ist, hat die Gesellschaft auf ihre alleinigen Kosten zu bewirken." Ähnlich lauten die Bestimmungen in den Verträgen Augsburg, Dortmund, Frankfurt a. O., Hannover, München-Gladbach, Mülhausen und Straßburg. Doch wird in einigen ein Maximalpreis für die Laterne festgesetzt. Werden teurere Beleuchtungskörper, größere Kandelaber von der Stadt verlangt, so hat sie die über die Maximalpreise hinausgehenden Kosten selbst zu decken (Hannover § 20, Augsburg § 8). Aachen (§ 13) vergütet für Aufstellung, Unterhaltung, Anzündung und Löschen pro Laterne 14,05 Mk. pro Jahr. Regulatoren gehen auf Kosten der Gesellschaft, gleichfalls die Gasmesser bei Intensivbrenner.

Würden die Gemeinden das von ihnen gebrauchte Gas nach den gleichen Grundsätzen wie die privaten Gasabnehmer bezahlen, so müßten sie außer dem Preis für das Gas auch die jetzt von ihnen abgewälzten Kosten für die Herstellung, die Unterhaltung und Bedienung der Laternen tragen. Schilling macht noch darauf aufmerksam, daß meistens die Straßenflammen nicht nach Messern brennen und daher, um etwaige Konventionalstrafen für zu niedrig brennende Flammen zu vermeiden, stets höher brennen, als sie eigentlich sollten. In diesen Fällen wird also außerdem noch mehr Gas geliefert, als bezahlt wird. Da die Einnahmen für die öffentliche Beleuchtung nicht zur Deckung der Selbstkosten ausreichen, müssen die Gesellschaften den Mehraufwand dadurch aufbringen, daß sie ihn den Privatkonsumenten aufbürden. Diese haben also einen Teil der Straßenbeleuchtung zu tragen. Schilling erklärt diese Art der Besteuerung für vollständig unmotiviert. Nach ihm sollte die unterste Grenze des Preises für Straßengas so normiert werden, daß der Betrag, der dafür an die Gasanstalt bezahlt wird, nach Abzug aller auf der Straßenbeleuchtung ruhenden Lasten gerade noch ausreicht, um die Produktionskosten zu decken. Diese Ausführungen Schillings treffen aber nur in den Fällen zu, in denen sich diese Leistungen in einem höheren Gaspreise ausdrücken. Nur dann wird durch eine Bezahlung des Straßengases unter dem Selbstkostenpreise eine Besteuerung der Gaskonsumenten bewirkt. In der Regel bedeutet die Festsetzung des Preises für Straßengas unter den Selbstkosten vielmehr eine Teilnahme der Städte an dem Profit, der den privaten Gasanstalten sonst ungeschmälert zufallen würde. In der Praxis würde die Bezahlung der Laternen und ihrer Unterhaltung durch die Gemeinden kaum eine Verbilligung des privaten Gaspreises nach sich ziehen. Ist dies aber nicht der Fall, so besteht für die Städte keine Veranlassung, durch Zahlung dieser Summen die Profite der Gesellschaften noch mehr zu steigern.

Für die Kontrolle der öffentlichen Beleuchtung, insbesondere mit Bezug auf die Helligkeit der Straßenflammen und den Gasverbrauch der Brenner werden von den Städten vertragsgemäß besondere Aufseher angestellt, während

die Kontrolle über das rechtzeitige Anzünden der Laternen der Polizei beziehungsweise den Nachtwächtern überlassen bleibt. In Mülhausen hat die Gesellschaft zu den Inspektionskosten jährlich eine Summe von 800 Mk. beizutragen.

Wir haben nunmehr die Bestimmungen der Verträge, die den Schutz der Interessen der Stadtgemeinde zur Aufgabe haben, in ihren Hauptmomenten dargestellt. Hier sind nur noch kurz die Paragraphen zu erwähnen, die die Stadt gegen Betriebseinstellung seitens der Gesellschaften schützen sollen. Es handelt sich zunächst um solche Betriebseinstellungen, die das gesamte Netz oder den größten Teil desselben betreffen. Nach dem Vertrag Aachen § 23 verfällt die Gesellschaft in eine Strafe von 300 Mk. für jeden einzelnen Fall und Tag, wenn aus Mangel an Gas oder infolge einer Versäumnis, Nachlässigkeit usw. mehr als die Hälfte der Straßenlaternen erlischt. Nur wenn der Mangel dem unabweisbaren Zufalle zuzuschreiben ist, gegen den die Gesellschaft oder ihrer Arbeiter keine Vorkehrungen treffen konnten, unterbleibt die Strafe. Versäumt die Gesellschaft die sofortige Wiederherstellung der Beleuchtung, so kann der Magistrat nach dem Vertrage Frankfurt a. O. § 18 diese auf Kosten der Gesellschaft ausführen lassen. Ergibt sich, daß die Unterbrechung der Gasbeleuchtung durch die Schuld der Gesellschaft oder infolge mangelhafter Anlage eingetreten ist, so verfällt die Gesellschaft in eine Vertragsstrafe von 1 Mk. täglich für jede ausfallende öffentliche Straßenflamme. Nach dem Vertrage Hannover tritt in solchen Fällen von Betriebseinstellung ein Schiedsgericht ein, dessen Auflagen die Gesellschaft zu entsprechen hat. Erst dann, wenn sie denselben nicht nachkommt, wird der Magistrat berechtigt, den Betrieb selbst oder durch einen Dritten auf Kosten der Gesellschaft entsprechend den Bedürfnissen fortführen zu lassen. Erfüllt die Gesellschaft die ihr aus diesem Verhältnis erwachsenen Verpflichtungen nicht, so kann der Magistrat die Herausgabe der Gasanstalt verlangen. In Potsdam muß eine für schuldbar erachtete Unterbrechung der gesamten öffentlichen Gasbeleuchtung länger als drei Monate gedauert haben, ehe eine Aufhebung des Vertrages ohne gerichtliches Verfahren und ohne Kündigung stattfinden kann. Nach dem Vertrage Straßburg § 60 kann die Stadtverwaltung von der Gasanstalt und dem gesamten übrigen Material sofort Besitz ergreifen, wenn die Gesellschaft während der Konzessionsdauer ihren Betrieb einstellt oder außerstande ist, denselben fortzusetzen. Der provisorische Zustand hat mit der Liquidation der Gesellschaft zu enden. Kommt die Gesellschaft ihren vertragsmäßigen Verpflichtungen nicht nach, so hat die Stadtverwaltung das Recht, nach drei Mahnungen die Auflösung des Vertrages vor den zuständigen Gerichten zu betreiben. Ebenso in Mülhausen. Überblicken wir die Bestimmungen, so müssen wir zugeben, daß sie im allgemeinen für die Gesellschaften recht günstige

sind. Nur wenn eine schuldhafte Unterbrechung des gesamten Betriebes vorliegt, kann die Stadtverwaltung den Betrieb übernehmen und auf Kosten der Gesellschaft weiterführen. Und diese Berechtigung tritt nicht einmal in allen Fällen sofort ein. Den Gesellschaften kommt vielmehr eine mehr oder weniger lange Frist zugute, bis zu drei Monaten im Vertrage Potsdam, innerhalb der sie den Betrieb wieder aufnehmen können. Sie haben dann nur Geldstrafen zu zahlen, deren Höhe viel zu gering ist, um wirksam zu sein. Der einzige Fall, in dem eine solche allgemeine Betriebseinstellung möglich erscheint, ist der eines allgemeinen Streiks. Kein einziger Vertrag trifft für denselben besondere Bestimmungen. Das ist ein bedeutender sozialpolitischer Mangel, der auch nicht ohne wirtschaftliche Nachteile für die Gesamtheit der Konsumenten ist. Bei der ablehnenden, ja geradezu feindlichen Haltung, die die deutschen Gerichte gegenüber der Arbeiterbewegung im allgemeinen und der Gewerkschaftsbewegung mit ihren Erscheinungen, den Streiks, dem Postenstehen usw. im besonderen einnehmen, dürfte wohl in den wenigsten Fällen eine Schuld der Gesellschaften von ihnen als vorliegend anerkannt werden. Die Gesellschaften können also ruhig eine arbeiterfeindliche Politik treiben und Streiks provozieren, ohne Gefahr zu laufen, von der Stadtverwaltung für ihr den wirtschaftlichen Interessen der Stadt schädliches Treiben zur Verantwortung gezogen werden zu können. Rücksichtslose Direktoren können im Verfolge einer nur den Profit der Aktionäre anstrebenden Geschäftsführung die Städte auf Tage, Wochen, ja Monate ihrer Gasbeleuchtung berauben und das wirtschaftliche Leben in ihnen in hohem Maße schädigen. Gerade für diese Fälle von Betriebseinstellungen infolge von Arbeiterstreitigkeiten wären besondere Bestimmungen am Platze gewesen. Die Entscheidung über ausgebrochene Streitigkeiten wäre dem bestehenden Gewerbegericht oder, falls ein solches fehlt, der Stadtverwaltung zur Entscheidung zu überweisen und der Schiedsspruch dieser Behörden als bindend anzuerkennen gewesen. Denn mit allen Mitteln muß dafür gesorgt werden, daß der Betrieb der zentralen Licht-, Wärme- und Kraftversorgungsanstalten kontinuierlich ist, und das von ihnen abhängige, wirtschaftliche Leben keine Störung erleidet. Dem Gemeinwohl haben sich die Profitinteressen der privaten Gesellschaften unterzuordnen. Insofern dasselbe durch eine rückständige Arbeiterpolitik der letzteren bedroht sein könnte, ist es Aufgabe der Stadtverwaltung, dafür zu sorgen, daß die Gefahr abgewendet wird.

Vergeblich haben wir in den Verträgen nach irgend einer Arbeiterschutzbestimmung gesucht. Es fehlt jede Regelung der Arbeitszeit, die für einige Klassen der Gasarbeiter unbedingt notwendig ist, jede Regelung der Lohnhöhe, jede sonstige Schutzbestimmung gegen die Gefahren des Betriebes. Kann uns diese Tatsache in den älteren Verträgen nicht weiter wundern, so

ist es um so mehr zu bedauern, daß sie auch für die neueren festgestellt werden muß.

Für eine glatte Erledigung der aus dem Vertragsverhältnis sich ergebenden Streitigkeiten ist die Einsetzung eines Schiedsgerichtes von der größten Bedeutung. Der gewöhnliche Rechtsweg wäre zu umständlich und zu kostspielig, da es sich häufig um Lappalien, wie nicht rechtzeitiges Anzünden der Laternen usw., handelt. Die meisten Verträge, so zum Beispiel Hannover § 36, München-Gladbach § 31, Potsdam § 38 usw., sehen die Einsetzung eines Schiedsgerichtes vor und unterbreiten ihm alle Streitigkeiten über den Vertrag, auf jeden Fall aber über die von der Stadtverwaltung ausgesprochenen Strafen und Abzüge.

Wir haben bereits oben gesehen, daß die Städte sich als Gegenwert für die von ihnen gewährte Konzession einen billigen Preis für die öffentliche Beleuchtung, ja sogar in einzelnen Fällen ihre freie Lieferung von den Gesellschaften ausbedungen haben. Solchen Bestimmungen begegnen wir bereits in den ältesten Verträgen. Billige Straßenbeleuchtung — das war der Preis, den die privaten Unternehmer für das Monopol zu bezahlen hatten. Im Laufe der Jahre mit der Entwicklung der städtischen Gemeinwesen sind die Profite der privaten Gasgesellschaften fortwährend gewachsen, damit aber auch der Wunsch der Stadtverwaltungen, an dem reichen Ertrage teilzunehmen. Wo man keine Ablösung der privaten Gesellschaften vornehmen wollte oder konnte, suchte man bei der Erneuerung der Gasverträge durch die Einführung einer Art Gassteuer sich eine Teilnahme an dem Profite zu sichern. Die neueren Verträge der größeren Städte enthalten alle solche Besteuerungen des Gaskonsums. Es erheben Aachen (§ 34) 2 Pf. pro Kubikmeter vom privaten Konsum und dem Konsum der Stadt für die innere Beleuchtung, Frankfurt a. O. (§ 22) 1 1/2 Pf. pro Kubikmeter des Gaskonsums exklusive des städtischen Verbrauchs, Hannover (§ 12) 2 1/2 Pf. pro Kubikmeter exklusive des städtischen Verbrauchs der Straßenbeleuchtung, Metz (§ 3) 5 Centimes pro Kubikmeter, Mülhausen (§ 15) 1 Pf. pro Kubikmeter, Erfurt 1 Pf. pro Kubikmeter exklusive des Verbrauchs der öffentlichen Straßen- beziehungsweise Privattarifflammen und 1/2 Pf. pro Kubikmeter des Gases, das für andere als Beleuchtungszwecke konsumiert wird. Feste Beiträge sind von den Gesellschaften zu zahlen in München-Gladbach (§ 4) 24000 Mk., jährlich um 500 Mk. steigend bis zum Maximalbetrag von 34000 Mk., in Potsdam (§ 28) 45000 Mk., jährlich um 2000 Mk. steigend bis zum Maximalbetrage von 81000 Mk. Diese Abgaben beruhen auf Vertrag. Es wäre also nicht ausgeschlossen, daß von den Städten auf Grund von Gesetzen oder Ortsstatuten die Gasproduktion außerdem noch besteuert würde. Die Gasgesellschaften haben sich gegen eine solche Möglichkeit zu schützen gesucht. So

heißt es ausdrücklich in dem Vertrag Hannover § 12: „Die Erhebung einer Steuer, sei es seitens der Staatsregierung, der Provinzialverwaltung, des Magistrates oder einer anderen zuständigen Stelle auf die Herstellung, den Verbrauch oder die Zuführung des Gases und seiner Nebenprodukte oder auf die Einfuhr und Ausfuhr von Rohmaterial und der Nebenprodukte der Gasfabrikation, berechtigt die Gesellschaft, den Gaspreis für die öffentliche und die private Beleuchtung, und zwar verhältnismäßig nach dem Stande desselben soviel zu erhöhen, daß durch diese Erhöhung der Betrag der von ihr zu bezahlenden Steuer gedeckt wird."

Was die Bedeutung dieser Gassteuern oder Beiträge, die an die Gemeinden zu bezahlen sind, angeht, so trifft auf sie das gleiche zu, was bei dem Preise der Straßenbeleuchtung ausgeführt wurde. Die Beiträge oder Steuern belasten den Gaskonsumenten, da bei den Vertragsabschlüssen die Höhe des privaten Gaspreises mit Rücksicht auf die Lasten festgesetzt wurde, die die Gesellschaft im Interesse der Gemeinde (öffentliche Beleuchtung, Gassteuer beziehungsweise Beitrag) zu übernehmen hat. Eine Schmälerung des Einkommens der privaten Gesellschaften stellen sie nur insofern dar, als bei den Vertragserneuerungen die Verlängerung der Konzession durch Zugeständnisse der Gesellschaften erkauft werden mußte.

Die von uns bisher besprochenen Bestimmungen der Gasverträge haben den Schutz der Gemeinden und ihrer Interessen zum Gegenstande gehabt. Nicht minder wichtig ist aber der Schutz der privaten Konsumenten gegen die Ausbeutung seitens der Gasgesellschaften. Mit ihm haben wir es nunmehr zu tun. Die Gasverträge sprechen zunächst die Verpflichtung der Gesellschaften aus, den Privaten auf Wunsch Gas zu liefern. Im Vertrag Augsburg § 18 heißt es zum Beispiel: „Die Gesellschaft ist verpflichtet, den Privatpersonen, welche eine Gasbeleuchtung wünschen, das Gas in gleich guter Beschaffenheit, wie für die Stadt, entweder im festen Abonnement oder nach dem Maße zu liefern." Die Voraussetzung des Anschlusses ist dabei, daß der Anschlußwünschende entweder in einer Straße wohnt, die bereits mit einem Gasstrang versehen ist, oder besonders festgestellte Bedingungen erfüllt sind. In diesen wird gewöhnlich ein bestimmtes Verhältnis zwischen der erforderlichen Rohrlänge und den anzuschließenden Flammen festgesetzt. Die Zahlung der Anschlußkosten an die Straßenleitung ist in den Verträgen verschieden geregelt. In den einen ist sie die Sache der Abnehmer, in den anderen Sache der Gesellschaft. Im allgemeinen haben die Abnehmer die Kosten der Zuleitung bis zu den Gasuhren zu tragen. Da die Arbeiten auf Kosten der Abnehmer von den Arbeitern der Gesellschaft ausgeführt werden müssen, so schützen einige Verträge die Konsumenten gegen zu hohe Preise der Gesellschaften. Nach dem Vertrag Hannover § 29 dürfen die Kosten der Zuleitungen den Selbst-

kostenpreis nicht überschreiten. In Straßburg und Potsdam muß die Gesellschaft der Stadtverwaltung einen Tarif der Installationskosten zur Genehmigung vorlegen. Jährlich findet eine Revision desselben nach den jeweiligen Handelspreisen statt.

Von der größten Bedeutung für den Konsumenten sind natürlich die Vertragsbestimmungen, die die Preise des Gases festsetzen. Hierher gehören auch die Gebühren für die Gasmesser. Allgemein werden in den Verträgen nur Maximalpreise festgesetzt, die zur Erhebung kommen dürfen, aber diese Maximalpreise sind natürlich stets auch die wirklich erhobenen. Eigentümlich geregelt ist die Preisfestsetzung in Augsburg, wo der Versuch gemacht ist, die Konsumenten an der Produktionsverbilligung teilnehmen zu lassen. Nach § 21 des Vertrages soll nämlich der Gaspreis um 0,4 Kreuzer pro Kubikmeter ermäßigt werden, so oft während der Vertragsdauer das zur Gasbereitung erforderliche Material um 10 Prozent im Preise nachhaltig, also wenigstens im Durchschnitte eines Jahres billiger geworden ist. Als Grundlage für die Preisveränderung des Gases gilt ein Maximalpreis von 1 Gulden und ein Minimalpreis von 48 Kreuzer pro Zollzentner Steinkohle, in der Weise, daß eine Erhöhung des Gaspreises über dem Maximalsatz beziehungsweise Herabsetzung unter denselben erst dann stattfinden darf, wenn der Kohlenpreis über dem Maximalsatz beziehungsweise unter dem Minimalsatz sich gestellt hat. Innerhalb des Spielraumes von 48 Kreuzer bis 1 Gulden pro Zollzentner Steinkohle hat also die Gesellschaft das Recht, den im Vertrag festgelegten Maximalgaspreis zu erheben. Erst wenn der Kohlenpreis unter 48 Kreuzer sinkt, muß sie eine Herabsetzung des Gaspreises vornehmen. Das wird selten genug der Fall sein. Immerhin verdiente die Bestimmung des Augsburger Vertrages eine Erwähnung, da nur höchst selten der Versuch gemacht wird, auch die Konsumenten an einer Verbilligung der Gasproduktion zu beteiligen. In ähnlicher Weise suchten einige ältere Verträge, die durch die Kommunalisierung der Anstalten ihre Gültigkeit verloren haben, den Konsumenten diese Vorteile zuzuwenden, so die Verträge der Städte München und Karlsruhe. Einen anderen Weg hatte der Vertrag der Stadt Darmstadt eingeschlagen. Hier betrug der Gaspreis für Private anfangs 7 Gulden pro 1000 Kubikfuß englisch. Für je 1 Prozent Dividende, das die Aktionäre über 5 Prozent effektiv beziehen, mußte vertragsmäßig der Gaspreis im folgenden Kalenderjahre um $^{1}/_{20}$ ermäßigt werden. Doch kamen für die Berechnung dieser Rente nur die Einnahmen aus Gas, Kohlen und Teer, nicht aber die Gewinne aus der Verwertung anderer Nebenprodukte und Abfälle, sowie aus dem Installationsgeschäfte in Anrechnung. Auf Grund dieser Bestimmungen wurde in der Zeit von 1856 bis 1865 der Gaspreis für die Stadt und die Privaten sechsmal herabgesetzt, so daß er bei einer Dividende von 13 Prozent

noch 5 Gulden 9 Kreuzer pro 1000 Kubikfuß betrug. Da mit Ausnahme der Bestimmung in dem Augsburger Vertrage die übrigen bereits der Geschichte angehören, so können wir uns eine Kritik derselben ersparen. Zu der Augsburger Klausel sei nur das noch bemerkt, daß sie nur ein Element der Produktionskosten erfaßt, den Kohlenpreis, während andere nicht minder wichtige, wie die Fortschritte der Technik, nicht berücksichtigt werden.

Durch die Festlegung der Gaspreise für die stets beträchtlich lange Dauer der Konzession erhielten die privaten Gasgesellschaften eine sehr günstige Position, die sie auch gründlich zu ihrem Vorteile auszunützen verstanden. Die stets fallenden Kostenpreise warfen ihnen stets steigende Gewinne in den Schoß. Wollten die Konsumenten, also Städte und Private, an den Verbilligungen teilnehmen, so mußten sie dafür an die Gesellschaften zahlen. Denn im Besitz ihres Monopols hatten diese nicht das geringste Interesse daran, durch Preisherabsetzungen den Konsum über die Kapazität ihrer Anstalten hinaus zu vergrößern. Sie erzielten bei kleinerem Umsatze größere Reingewinne in bequemerer Weise, als wenn sie zur Befriedigung eines Massenabsatzes bedeutende Kapitalanlagen hätten machen müssen. Gegen die Preisherabsetzungen tauschten die Gesellschaften in der Regel Verlängerungen ihrer Verträge ein und schufen sich so eine neue Basis, von der sie das gleiche Spiel mit dem gleichen Erfolge beginnen konnten. An Beispielen fehlt es nicht; wir haben schon im Laufe unserer Darstellung Gelegenheit gehabt, solche zu erwähnen. Dabei strebten die Gesellschaften mit großer Energie eine derartige Regelung an, daß zwar nach einer bestimmten Zeit ihr exklusives Privileg erlischt, die Gemeinden aber auf den Ankauf der Gasanstalten verzichten und den Gesellschaften das dauernde Recht zugestehen, private Konsumenten mit Gas zu versorgen und zu diesem Zwecke die öffentlichen Straßen und Plätze zu benützen. Eine ganze Anzahl von Städten ist unvorsichtigerweise auf eine solche Regelung eingegangen und hat dann später für diese von ihnen selbst erteilte Konzession gewaltige Summen zahlen müssen. Der Gedanke, daß ihnen ja stets das Gegenmittel der Konkurrenz zur Verfügung stehe, mag den Städten einen solchen Handel nahe gelegt haben. Die Entwicklung des Beleuchtungswesens hat ihnen später nachdrücklich genug zu Gemüte geführt, welch gewaltigen Fehler sie damit gemacht haben. Es kam das elektrische Licht. Nahmen die Städte die Versorgung mit demselben in eigene Regie, so sahen sie sich von Anfang an der rücksichtslosen Konkurrenz einer alteingesessenen, im Besitz befindlichen Gesellschaft gegenüber und sehr bald im Interesse einer erfolgreichen Entwicklung ihres Elektrizitätswerkes gezwungen, mit dieser zu einer Einigung zu kommen. Daß dabei die Städte stets der zahlende Teil waren, braucht kaum ausdrücklich bemerkt zu werden.

II. Die Elektrizitätsverträge.

Die Verträge, welche von den städtischen Verwaltungen mit privaten Unternehmern über die Einrichtung und den Betrieb von Elektrizitätswerken abgeschlossen worden sind, zeigen uns, wenn wir sie mit den Gasverträgen, namentlich mit den älteren, vergleichen, in sehr klarer Weise den Fortschritt, den die Städte in der Behandlung solcher wirtschaftlichen Probleme gemacht haben. Die nachfolgende Besprechung der Elektrizitätsverträge hat zunächst die Aufgabe, diesen Nachweis zu führen. Gleichzeitig soll aber untersucht werden, welche Regelung eine Anzahl besonderer, aus dem Wesen der Elektrizitätswerke sich ergebender Aufgaben gefunden hat.

Den privaten Gasgesellschaften wurde durch die Verträge stets ein exklusives Privileg für die Benützung der öffentlichen Straßen und Plätze zwecks Legung von Gasröhren gegeben. Dadurch wurde jede Konkurrenz anderer Gasanstalten ausgeschlossen, mochten sie nun von privaten Unternehmern oder von der vertragschließenden Gemeinde selbst eingerichtet sein. Die Monopolisierung des Beleuchtungswesens ging so weit, daß auch die Einführung der elektrischen Beleuchtung durch die Verträge unmöglich gemacht wurde. Die Erfahrungen, die die Städte mit diesem exklusiven Privileg der Gasgesellschaften gemacht haben, behüteten sie davor, bei der Konzessionierung von Elektrizitätsgesellschaften in den gleichen Fehler zu verfallen. In den Verträgen Magdeburg, Hamburg, Stettin wird kurz und bündig konstatiert, daß dem Unternehmer kein ausschließliches Recht zur Benützung der Straßen für die Legung von elektrischen Leitungen gewährt wird. Doch fügt der Vertrag Straßburg eine Bestimmung ein, durch die den Unternehmern ein Vorzugsrecht auf die Übernahme der elektrischen Beleuchtung in neuen Bezirken zugestanden wird, falls sie der Stadt die gleichen Vorteile gewähren, die ihr von dritten Unternehmern eingeräumt werden. Wo ein ausschließliches Privileg erteilt wird, wird entweder, wie in Altona, zugunsten der Stadt eine Ausnahme gemacht, oder wie in Mülhausen und Frankfurt a. O. die Dauer desselben auf eine kurze Frist (1 bezw. 5 Jahre), oder wie in Zwickau seine Wirkung auf bestimmt angegebene Straßen und Plätze beschränkt, während für die übrigen Stadtteile die Stadt volle Verfügungsfreiheit behält.

Einen gewissen Fortschritt können wir auch bei der Festsetzung der Konzessionsdauer und der Übernahmerechte beobachten. Die Konzessionsdauer beträgt in Mülhausen 25 Jahre, in Stettin 26 Jahre, in Hamburg und Elbing 30 Jahre, in Magdeburg 40 Jahre, in Bromberg 45 Jahre, in Zwickau und Frankfurt a. O. 50 Jahre. Diese Fristen verlieren aber ihre Bedeutung dadurch, daß die Städte sich schon vor Ablauf derselben das Übernahmerecht gewahrt haben. Die Verträge zerfallen in zwei Gruppen. In der ersten kann die Kündigung nach Ablauf einer bestimmten, verschieden geregelten Frist

nur in gewissen Perioden, meistens von 5 Jahren, mit Innehaltung einer bestimmten Kündigungsfrist erfolgen, während in der zweiten nach Ablauf der Frist die Kündigung jederzeit, auch hier mit Beobachtung einer Kündigungsfrist, von den Städten vorgenommen werden kann. Zur ersten Gruppe gehören die Städte Altona, wo die Werke nach dem 1. Oktober 1896 alle 5 Jahre mit einjähriger Kündigungsfrist erworben werden können, ferner Straßburg und Frankfurt a. O., die das Erwerbsrecht nach Ablauf von 15 bezw. 20 Betriebsjahren in gleichen Perioden ausüben können. Die zweite Gruppe besteht aus den Städten Magdeburg (nach 10 Betriebsjahren jederzeit mit einjähriger Kündigung), Essen (nach 10 Betriebsjahren), Bromberg (nach 15 Betriebsjahren), Mülhausen (nach 3 Betriebsjahren), Hamburg (nach 10 Betriebsjahren), Stettin (nach dem Jahre 1900). Die Kündigungsfrist beträgt meistens 1 Jahr, geht aber, wie zum Beispiel in Stettin, bis zu 3 Monaten herab. Es liegt auf der Hand, daß die Verträge der zweiten Gruppe günstiger sind, als die der ersten, da sie den Städten eine viel größere Bewegungsfreiheit lassen. Doch kann ein endgültiges Urteil darüber, ob in der einen oder der anderen Stadt die Vertragsdauer günstiger geregelt ist, erst dann abgegeben werden, wenn man weiß, wie die Festsetzung des Verkaufspreises geregelt ist. Es kann zum Beispiel die Bewegungsfreiheit der Städte der zweiten Gruppe dadurch illusorisch gemacht werden, daß der Übernahmepreis durch Zuschläge erhöht wird, falls das Werk vor einem bestimmten Zeitraum übernommen wird. Wir wenden uns daher sofort zu einer Darstellung der Bestimmungen, die die Übernahmspreise regeln.

Die Wertfeststellung erfolgt in sehr verschiedener Weise, entweder nach dem Taxwert, wie in Elbing, Bromberg, Hamburg, Stettin, Berlin, oder nach dem Inventur- oder Buchwerte, wie in Magdeburg, Altona, Straßburg, Mülhausen, Essen, oder nach dem kapitalisierten Reingewinn, wie in Essen (wahlweise) und Frankfurt a. O. Bei der Feststellung nach dem Taxwerte wird meistens ausdrücklich bestimmt, daß eine Berücksichtigung des Ertragswertes dabei ausgeschlossen sein soll. So heißt es im Vertrag Elbing § 24: „Bei der Abschätzung ist nach technischen Gesichtspunkten unter Berücksichtigung des derzeitigen Zustandes der Technik zu taxieren, wobei der wirtschaftliche Wert außer Betracht bleibt.“ Klarer ist die Formulierung im Vertrage Bromberg § 23, Hamburg § 17, Stettin § 20, IV, Berlin § 24 des Vertrages von 1888, wo die gemeinsame Formel lautet: „Die Anlagen sind als ein zusammenhängendes, betriebsfähiges Werk nach kaufmännischen Grundsätzen zu taxieren, jedoch ohne Berücksichtigung des Ertragswertes.“ Sie muß als ein entschiedener Fortschritt gegenüber den entsprechenden Formulierungen zahlreicher Gasverträge bezeichnet werden. Wir haben bereits gesehen, daß die ungenauen Bestimmungen der letzteren zu Prozessen geführt haben, und daß

bei der Festsetzung des Verkaufswertes durch die Schiedsgerichte die Anlagen fast jedesmal nicht nur als zusammenhängende, betriebsfähige Werke, sondern auch mit Rücksicht auf ihren Ertragswert eingeschätzt wurden. Dadurch mußten sich die Anlagen für die Städte ganz bedeutend verteuern, und zwar um so mehr, je älter sie waren, je geringer ihr Wert als betriebsfähige Anlage war. Denn gerade die älteren Anlagen, deren technische Einrichtung vielleicht längst veraltet und durch langjährigen Gebrauch abgewirtschaftet war, warfen den größten Ertragswert ab. Mit Ausnahme von Elbing, wo eine Übernahme der Werke nur nach Ablauf der Konzession stattfinden kann, sehen die Verträge der übrigen genannten Städte bestimmte Aufschläge vor, falls die Anlagen zu einem bestimmten Zeitpunkte übernommen werden. In Bromberg wird ein Zuschlag von 50 Prozent des Taxwertes erhoben, falls die Übernahme nach 15 Jahren, das heißt dem Zeitpunkt, wo sie zum ersten Male möglich ist, erfolgt. Für jedes weitere Jahr, um das die Übernahme hinausgeschoben wird, wird der Zuschlag um $3^1/_3$ Prozent ermäßigt. Es muß aber mindestens der Taxwert bezahlt werden. In Hamburg, wo die Übernahme zum ersten Male nach 10 Jahren erfolgen kann, beträgt der Aufschlag gleichfalls 50 Prozent, der jährliche Abzug dagegen nur $2^1/_2$ Prozent. Nach 35jähriger Betriebsdauer geht das Werk um 75 Prozent, nach 40jähriger um 50 Prozent des Taxwertes, nach 45jähriger unentgeltlich in den Besitz der Stadt über. Die letzteren Bestimmungen treten nur in Kraft, wenn die ursprüngliche Konzessionsdauer von 30 Jahren verlängert wird. In Berlin sind die Sätze wie in Bromberg, also 50 Prozent Zuschlag, und $3^1/_3$ Prozent Abzug, und zwar nach dem Jahre 1900. Doch ist hier noch die Bestimmung in Kraft, daß für jedes Jahr, um das die Übernahme vor dem genannten Termin erfolgt, ein weiterer Zuschlag von $3^1/_3$ Prozent des Taxwertes pro Jahr in Anrechnung kommt. Im Vertrag Stettin ist der Verkaufspreis nach der Formel: Taxwert + $^5/_6$ Prozent desselben für jedes Kalenderquartal vor dem 1. Januar 1920, dem Endtag der Konzession, geregelt. Durch diese Zuschläge wird das Recht der jederzeit möglichen Kündigung, das diese Städte nach einem bestimmten Termin von 10, 15 Jahren usw. besitzen, nahezu illusorisch gemacht. Denn jede Stadtverwaltung wird vor einer Übernahme zurückschrecken, falls sie 150 Prozent des Taxwertes bezahlen soll. In diesen Bestimmungen wird den Städten geradezu eine Prämie dafür ausgesetzt, daß sie die Übernahme möglichst weit hinausschieben. Übrigens muß die Abschätzung nach Taxwert vom Standpunkt der Städte aus als eine höchst ungünstige Schätzungsweise bezeichnet werden. Die Bewertung elektrotechnischer und maschineller Einrichtungen, die längere Jahre im Gebrauch gewesen sind, ist sehr schwierig. Zwischen den Abschätzungen der Sachverständigen beider Parteien müssen daher große Differenzen stattfinden, und das Urteil, das der ent-

scheidende Sachverständige abgibt, wird in den meisten Fällen, wie die Erfahrung bewiesen hat, sich den höheren Schätzungssummen zuneigen. In der ängstlichen Besorgnis, jede Schädigung des privaten Unternehmers zu vermeiden, lassen es die Schiedsrichter lieber auf eine Schädigung der Gemeinde ankommen und greifen daher ihre Abschätzungssummen so hoch, daß für den ersteren unter allen Umständen ein Vorteil herausspringen muß.

Auf einer höheren Stufe stehen die Verträge, in denen die Wertfeststellung nach dem Inventur- oder Buchwerte erfolgt. In Magdeburg § 11 wird der Abfindungspreis in folgender Weise bestimmt. Der Vertrag geht von dem Herstellungspreise aus, der auf 1322333,63 Mk. festgestellt ist. Bezüglich des Kabelnetzes gelten noch folgende Bestimmungen. Der Preis für dasselbe erhöht, beziehungsweise erniedrigt sich um 22½ Pf. pro 1 Quadratmillimeter Kupferquerschnitt und 1000 Meter Länge für jedes angefangene Pfund Sterling, um das der Rohkupferpreis in London am Tage des Vertragsabschlusses höher respektive niedriger ist als 41 Pfund Sterling. Die Anschlagssumme erhöht sich ferner um die Kosten der Hausanschlüsse und der Elektrizitätsmesser, dagegen bleiben die Ausgaben für Reparaturen, Ergänzungen oder Erneuerungen vorhandener Teile der Anlage und solcher Veränderungen, die nicht Erweiterungen sind, außer Ansatz. Für Erweiterungen, die zu ihrer Ausführung der Genehmigung des Magistrates bedürfen, werden die Herstellungspreise im Einvernehmen mit diesem festgesetzt. Sie dürfen in der Regel die Voranschlagskosten nicht überschreiten. Von den so festgestellten Herstellungskosten kommen nun Abzüge in Anrechnung, die nach dem Übernahmsjahre verschieden sind. Sie betragen für jedes seit der Inbetriebsetzung verflossene Jahr, und zwar bei Übernahme innerhalb des ersten und zweiten Jahres 0 Prozent, des dritten bis achten Jahres 1 Prozent, des neunten und zehnten Jahres 1½ Prozent, des elften bis zwanzigsten Jahres 2 Prozent des Herstellungspreises. Erfolgt die Übernahme nach dem zwanzigsten Jahre, so werden für die ersten zwanzig Jahre nach Inbetriebsetzung je 2 Prozent und für alle weiteren Jahre je 3 Prozent vom Herstellungspreise abgerechnet. Für die ursprüngliche Anlage und die späteren Erweiterungen werden die Rechnungen besonders aufgemacht. Über die Höhe und Ordnung der Quoten läßt sich streiten; das ganze Prinzip der Berechnung des Übernahmepreises muß aber wohl als das für die Stadt günstigste bezeichnet werden, insbesondere da genügende Kautelen getroffen sind, daß die Anlagen von der Gesellschaft im Stande erhalten werden.

In ähnlicher Weise wird in Altona und Straßburg, Essen und Mülhausen der Ankaufspreis bestimmt, und werden die Kosten der späteren Erweiterung in Rechnung gezogen. Die Abzüge sind dagegen in jeder Stadt verschieden festgesetzt. In Altona sollen vom Buchwert der Anlage und den im Laufe

des Betriebsjahres hinzugekommenen Betriebskosten während der ersten fünf Betriebsjahre 5 Prozent, und während der späteren Betriebsjahre 6 Prozent abgeschrieben werden. In Straßburg beträgt der Abzug $2^1/_2$ Prozent, in Mülhausen 3 Prozent. Der Vertrag Essen stimmt mit dem Magdeburger darin überein, daß er die Abzüge mit der Zahl der verflossenen Betriebsjahre steigen läßt. Der Abzug beginnt nach vollendetem zehnten Betriebsjahre mit 3 Prozent, beträgt in der Zeit vom zwanzigsten bis dreißigsten Betriebsjahre $3^1/_2$ Prozent und in den letzten zehn Betriebsjahren 4 Prozent.

Die Vorzüge, welche die Ablösung nach Buchwert besitzt, sind sehr große, wenn wir sie mit der Ablösung nach Taxwert oder mit der Ablösung nach dem kapitalisierten Reingewinn vergleichen. Die ihr anhaftenden Nachteile lassen sich mit gutem Willen überwinden. Vor allem kommt es darauf an, den Herstellungspreis der ursprünglichen Anlagen, von dem die ganze Abrechnung ausgeht, in zutreffender Weise festzustellen. Die Verträge enthalten daher meistens Bestimmungen, welche die Erreichung dieses Zieles sichern sollen. So unterliegen nach dem Vertrage Altona § 8 die Voranschläge der Genehmigung des Magistrates, der die Ausschreibung der baulichen Arbeiten und der Erdarbeiten verlangen kann. Im Falle der Ausschreibung unterliegen die Zuschlagserteilungen der Genehmigung des Magistrates. Die Kostenberechnung ist in Gemeinschaft mit dem Magistrat aufzustellen. Dabei darf die Abschlußsumme des Voranschlages nicht überschritten werden, wenn die Ausführung genau nach dem Kostenanschlage stattfand. Sind Mehrlieferungen erforderlich geworden, so sollen diese nach den Einheitspreisen der Kostenvoranschläge zur Berechnung kommen. Für die in Submission vergebenen Leistungen kommt die Zuschlagssumme + 10 Prozent derselben für Bauzinsen, Unkosten usw. in Anrechnung. Durch diese Bestimmungen werden also nicht nur die Kostenberechnungen, sondern auch die Kostenvoranschläge von der Genehmigung des Magistrates abhängig gemacht. Das ist deshalb wichtig, weil in den meisten Fällen die Konzessionen von den großen Elektrizitätsaktiengesellschaften, wie Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft Berlin, Siemens & Halske, Schuckert erworben wurden, die die gesamten elektrischen Installationseinrichtungen aus ihren Fabriken lieferten. Um eine zu hohe Festsetzung der Kosten dieser Einrichtungsteile zu verhindern, die nicht im Submissionswege vergeben wurden, erwies sich die Genehmigung der Voranschläge durch den Magistrat als notwendig.

Schwieriger ist die Feststellung der richtigen Abschreibungsquoten, über deren Höhe die Ansichten weit auseinandergehen. Die Beträge sind in den Verträgen so festgesetzt, daß mit Ablauf der Konzessionsdauer die Anlagen unentgeltlich in den Besitz der Städte übergehen. Damit ist aber die Richtigkeit ihrer Ansätze noch nicht bewiesen. Das wäre erst der Fall, wenn die

nach Abzug der Abschreibungsquoten zu zahlenden Verkaufspreise jedes Mal mit den Werten übereinstimmen, die die Anlagen an den Übernahmeterminen haben. So kann in Magdeburg das Elektrizitätswerk nach Vollendung des zehnten Betriebsjahres übernommen werden. Der Verkaufspreis beträgt dann 85 Prozent des Herstellungspreises, der in der oben angeführten Weise festgestellt ist. In Straßburg werden jedes Jahr 2½ Prozent abgeschrieben, so daß also nach dem zehnten Betriebsjahre bereits 25 Prozent in Abzug kommen; in Mülhausen beginnt die Abschreibung erst mit dem vierten Betriebsjahre, setzt dann aber gleich mit 3 Prozent ein, so daß nach dem zehnten Betriebsjahre die Abschreibung 21 Prozent betragen würde. In diesen beiden Städten stellt sich also der Ankauf ein gut Teil günstiger, als in Magdeburg. Wir können hier natürlich nicht auf die Frage der für Elektrizitätswerke erforderlichen Abschreibungen eingehen. Es genügt, festzustellen, daß es noch an ausreichenden Erfahrungen über die Lebensdauer der verschiedenen Teile der Anlagen, wie Kabelnetz, Schaltbrettanlagen, Akkumulatoren, Dynamomaschinen usw. fehlt, und es daher im Interesse der Städte liegt, möglichst hohe Abschreibungen auf die Herstellungspreise durchzusetzen. Einen gewissen Schutz gegen Überraschungen, die aus einer unerwartet großen und vorzeitigen Abnutzung entstehen können, bietet die Verpflichtung der Gesellschaften, einen Erneuerungsfonds einzurichten, der mit Ablauf der Konzession beziehungsweise mit Übernahme des Werkes in den Besitz der Stadt gelangt. Allerdings wird dabei alles von der Quote abhängen, die dem Fonds jährlich zugeführt wird. In Altona muß dieser Erneuerungsfonds mit jährlich 4 Prozent der Bruttoeinnahme dotiert werden, während er in Bromberg, Stettin usw. nur eine Abführung von 2 Prozent erfordert, und zwar nur solange, bis er eine Höhe von 20 Prozent des Anlagekapitals erreicht hat. Aus dem Erneuerungsfonds sind alle Aufwendungen zu bestreiten, die erforderlich sind, die Anlage jederzeit auf der Höhe der Technik zu halten. Für die Verwendung muß aber von den Gesellschaften die Genehmigung des Magistrates eingeholt werden.

Die Wertfeststellung nach dem kapitalisierten Reingewinn, wohl die unvollkommenste Methode, den Verkaufswert zu ermitteln, findet sich nur in den Verträgen Essen — hier wahlweise mit der Feststellung nach dem Buchwerte — und Frankfurt a. O. In Essen gilt in diesem Falle der mit 25 kapitalisierte durchschnittliche bilanzmäßige Reingewinn der letzten drei Betriebsjahre vor der Übernahme. Der Vertrag Frankfurt a. O. stuft die Kapitalisierungsziffer nach der Zahl der Betriebsjahre ab. Sie beträgt 23 nach Ablauf des 20. Betriebsjahres, und sinkt der Reihe nach auf 19, 16, 13, 10 und 7 nach Ablauf des bezw. 25., 30., 35., 40. und 45. Betriebsjahres. Der Reingewinn wird aus dem Durchschnitt der Reingewinne der

letzten fünf Betriebsjahre gezogen. Durch diese Abstufung sollen die mit der Betriebsdauer gestiegenen Reingewinne in ein einigermaßen zutreffendes Verhältnis zu dem Werte der Anlagen gesetzt werden.

Wir haben seinerzeit bei unserer Besprechung der Gasverträge hervorgehoben, daß die Städte sich anfänglich darauf beschränkten, für die Straßenbeleuchtung günstige Preise zu erhalten, und erst im Laufe der Zeit bei der Verlängerung der Verträge eine Beteiligung am Reingewinn durchsetzten. Bei den Vertragsabschlüssen mit privaten Elektrizitätsunternehmungen ist eine solche Beteiligung wenigstens in den größeren Städten eine conditio sine qua non jeder Konzessionserteilung gewesen. Die von den Gesellschaften zu zahlenden Abgaben sind meist doppelter Natur, sie werden sowohl von der Bruttoeinnahme wie vom Reingewinn berechnet. Dabei wird dann in einigen Verträgen die Höhe der prozentualen Abgabe proportional sowohl der Bruttoeinnahme, wie dem Reingewinn gesteigert. Von großer Wichtigkeit ist bei dieser Bestimmung die Definierung der Bruttoeinnahme und des Reingewinns. Der Magdeburger Vertrag bezeichnet als Bruttoeinnahme die gesamte Einnahme, die durch die Lieferung elektrischer Energie für Beleuchtung und sonstige Zwecke aus gewerblichen Unternehmungen bezogen wird, die auf Grund des Vertrages in Magdeburg begründet werden. Dazu gehören also alle Einnahmen aus Stromlieferungen, ohne Rücksicht darauf, ob dieselben mit oder ohne Benützung des öffentlichen Grundes bewirkt werden, ferner die Einnahmen aus der Vermietung und dem Verkaufe von Elektrizitätsmessern, die Einnahmen aus den von dem Unternehmer gelieferten Installationen im Inneren der Gebäude, diese vom Elektrizitätsmesser an gerechnet, und die Einnahmen aus der Gebühr für die Prüfung von Hauseinrichtungen. Nicht soweit gehen die Verträge anderer Städte. Der Vertrag Elbing schließt von den abgabepflichtigen Einnahmen die Erträge aus den Installationen, sowie aus der Vermietung der Elektrizitätsmesser aus, ebenso der Vertrag Mülhausen; nur die Erträgnisse der Installation sind abgabenfrei in Altona, Bromberg, Frankfurt a. O., Hamburg.

Nicht so einfach ist die Bestimmung des Reingewinnes. Da die Abgabe von demselben erst nach einer bestimmten, meist 6prozentigen Verzinsung des Anlagekapitals beginnt, so hat der Unternehmer das größte Interesse daran, seine Reingewinnberechnung derartig einzurichten, daß nach der Zahlung der 6 Prozent Dividende kein Reingewinn mehr überbleibt, von dem die Stadt ihre Abgabe erheben könnte. Wo sich die Städte nicht durch eine genaue Prüfung des Projektes, der Kostenvoranschläge und der Abrechnungen, überhaupt durch die Definierung des Anlagekapitals, gegen die Festsetzung eines übermäßig hohen Anlagekapitals geschützt haben, wird das Bestreben des Unternehmers in erster Linie dahin gehen, möglichst hohe Anlagewerte zu kon-

struieren. Dadurch werden die in den Amortisationsfonds, Reservefonds usw. abzuführenden, prozentualiter berechneten Beträge ebenso zum Vorteil des Unternehmers wachsen, wie die zur Zahlung der Dividende erforderlichen Summen. Wird dem Unternehmer in der Festsetzung der Amortisationsquote freie Hand gelassen, so liegt es in seinem Interesse, dieselbe nach den höchsten, fachmännisch noch anerkannten Sätzen zu veranschlagen. Ist er zugleich Betriebsleiter, so wird er seinen Gehalt so hoch wie möglich ansetzen, handelt es sich um Aktiengesellschaften, so wird das gleiche für die Tantiemen der Aufsichtsräte und Direktoren gelten. Wie hoch die dafür erforderlichen Summen steigen können, dafür sind die Berliner Elektrizitätswerke ein gutes Beispiel. Diese Gesellschaft erzielte im Jahre 1897, also dem letzten Geschäftsjahre vor dem neuen Vertrage von 1898, einen Reingewinn von 2357602 Mk. Davon wurden 13 Prozent Dividende mit 1638000 Mk. an die Aktionäre gezahlt. Der Gewinnanteil der Stadt Berlin, 25 Prozent des nach Zahlung einer 6 prozentigen Dividende verbleibenden Reingewinnes, belief sich auf 294656 Mk., während an Tantiemen 163800 Mk. und an Gratifikationen 81900 Mk., zusammen also nicht viel weniger als der Gewinnanteil der Stadt Berlin bezahlt wurden.

Nur die wenigsten Städte haben sich in genügender Weise gegen die Konstruktion eines zu hohen Anlagekapitals zu schützen gewußt. Selbst in dem Berliner Vertrag von 1888 heißt es in § 3 nur: „Für die Jahre, in denen der Reinertrag des Unternehmens 6 Prozent des darin angelegten Kapitals übersteigt. . . .“ Ganz ebenso in den Verträgen Bromberg (angelegtes Kapital), Elbing (buchmäßiges Anlagekapital), Frankfurt a. O. (investiertes Kapital), Hamburg (Gesellschaftskapital), Stettin (Aktienkapital). Erst im Berliner Vertrage vom Jahre 1898 ist ein solcher, allerdings unzureichender Schutz durch die Bestimmung geschaffen worden, daß bei einem Aktienkapital von 20 Millionen Mark die Abgabe 40 Prozent vom Reingewinn über 6 Prozent, bei größerem Aktienkapital von dem Reingewinn über 4 Prozent betragen solle. Durch Definition des Begriffes Anlagekapital sucht der Vertrag Altona diesen Schutz der Stadt in geeigneterer Weise zu erreichen. Nach § 15 desselben gilt als angelegtes Kapital der auf Grund genauer Kostenberechnung festgelegte Herstellungswert der elektrischen Anlage zuzüglich des erforderlichen Betriebskapitals. Nach dem Vertrage Straßburg gilt als Anlagekapital der Herstellungspreis der ersten Anlage eventuell einschließlich der Erweiterungen. Die unzureichende Festsetzung des Anlagekapitals ist für die Städte um so nachteiliger, als von ihm nicht nur die Höhe des ihnen zufallenden Reingewinnanteils, sondern ebensosehr die Höhe der anzusammelnden Amortisationsfonds, Reservefonds usw. abhängt, die bei einer Liquidation der Gesellschaften unter die Aktionäre verteilt werden.

Da der Reingewinn als der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben berechnet wird, so kann durch eine planmäßig möglichst hoch getriebene Festsetzung dieser der Reingewinn und damit der Anteil der Stadt an ihm verringert werden. Eine genaue Aufzählung der Ausgaben, die als Betriebsausgaben zu gelten haben, liegt daher im Interesse der städtischen Verwaltungen und findet sich auch in sehr vielen Verträgen vorgesehen. So heißt es in dem Hamburger Vertrage § 3: „Als Reingewinn wird der Überschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben nach Abzug des erwähnten Staatsanteils an der Bruttoeinnahme und der erforderlichen Abschreibungen, jedoch ohne Berechnung einer Verzinsung des Gesellschaftskapitals und ohne Berücksichtigung der von der Gesellschaft hinterlegten Kaution angesehen. Die Höhe der im übrigen von der Gesellschaft festzustellenden jährlichen Abschreibungen soll den Betrag für jedes einzelne Jahr von durchschnittlich 6 Prozent von dem Buchwerte der gesamten Anlage, wie sich derselbe aus den Anschaffungskosten nach Abzug der früheren Abschreibungen, sowie unter Zurechnung der Aufwendungen für die im Laufe des Betriebsjahres erfolgten Erweiterungen ergibt, nicht übersteigen. Unter Berücksichtigung der vorstehenden Bestimmungen erfolgt die Bestimmung des Reingewinns auf Grund einer nach kaufmännischen Grundsätzen aufgestellten und der Finanzdeputation zur Genehmigung vorzulegenden Jahresbilanz nebst Betriebsrechnung, in welchen die Materialpreise, Gehälter, Arbeitslöhne usw. den hamburgischen Verhältnissen entsprechen müssen." Der Magdeburger Vertrag enthält eine gleichlautende Bestimmung, nur hebt er noch ausdrücklich hervor, daß die Erneuerungen als Betriebsausgaben zu behandeln sind und daher nicht dem Anlagekapital zugeschrieben werden dürfen. Gleichlautend ist auch die Bestimmung im Vertrage Straßburg. Schutzbestimmungen gegenüber den Tantiemen enthalten die Verträge Altona und Stettin. Nach dem ersteren darf die Tantieme der Oberleitung nicht zu den Betriebsausgaben gerechnet werden, nach dem letzteren darf an Tantiemen nicht mehr als ein Zehntel des nach Abführung des Reservefondsanteils noch übrigen Überschußbetrages in Abzug gebracht werden.

Die Abgabe, die von der Bruttoeinnahme erhoben wird, kommt entweder in einem festen Prozentsatz oder in Sätzen, die sich mit der Höhe der Bruttoeinnahme ändern, zur Erhebung. Sie beträgt 5 Prozent in Bromberg, 10 Prozent in Magdeburg und Stettin, 20 Prozent in Hamburg. In Elbing steigt sie von 2 Prozent, falls Anschlußverträge mit Dritten über mindestens 1000 und weniger als 2000 installierte Glühlampen vorhanden sind, auf 3 Prozent bei einem Anschlußwert von über 2000 und weniger als 3000, und auf 4 Prozent bei einem solchen von über 3000 installierten Glühlampen. In Altona betragen die Anschlußwerte weniger als 10000, 10- bis 20000,

und mehr als 20000 16kerzige Normalglühlampen, denen Abgabensätze von 6, 8 und 10 Prozent entsprechen. In Essen schwankt sie zwischen 5 Prozent bei einer Bruttoeinnahme von weniger als 100000 Mk. und 8 Prozent bei einer solchen von mehr als 350000 Mk. Hier kommt aber keine Abgabe vom Reingewinn zur Erhebung. In eigentümlicher Weise wird in dem Vertrag Mülhausen die Abgabe von der Höhe des Lichtstrompreises abhängig gemacht. Falls nämlich die Versorgungskosten einer 16kerzigen Normalglühlampe pro Stunde mehr als 4 Pf. betragen, so muß an die Stadt als Abgabe die Hälfte der Bruttomehreinnahme bezahlt werden, um die die Bruttoeinnahme bei Anwendung des höheren Tarifes die Bruttoeinnahme bei Anwendung des 4 Pf.-Tarifes übertrifft. Frankfurt a. O. und Straßburg erheben keine Abgaben von der Bruttoeinnahme, sondern nur vom Reingewinn.

Die Abgabe vom Reingewinn erfolgt, wie die von der Bruttoeinnahme, entweder nach einem einheitlichen Satz oder proportional der Höhe des Reingewinns. Der erste Modus gilt in den Verträgen Elbing, Altona, Bromberg, Frankfurt a. O., nach denen 25 Prozent des Reingewinnüberschusses erhoben werden, der über den zu einer 6prozentigen beziehungsweise in Frankfurt a. O. 5prozentigen Verzinsung des Anlagekapitals erforderlichen Betrag hinausgeht. Proportional der Höhe des Reingewinnes sind die Sätze festgestellt im Vertrag Magdeburg, wo sie von 25 Prozent bei einer mehr als 6prozentigen Verzinsung des Anlagekapitals bis zu 40 Prozent bei einer mehr als 9prozentigen Verzinsung desselben steigen. Ferner im Vertrag Straßburg, wo der Anteil der Stadt bei einer 5- bis 9prozentigen Verzinsung des Anlagekapitals 25 Prozent, bei einer mehr als 9prozentigen Verzinsung 50 Prozent des Reingewinnüberschusses beträgt, im Vertrag Hamburg, wo die Verzinsungssätze über 6 bis 8 bezw. über 8 Prozent, die Anteile des Staates, wie in Straßburg, 25 bezw. 50 Prozent sind.

Sowohl bei der Abgabe von der Bruttoeinnahme, wie von dem Reingewinn hat die Abstufung der Abgabesätze bedeutende Vorzüge. Sie gestattet es, die Abgaben in den ersten Betriebsjahren der Werke niedrig zu halten und dadurch ihre Entwicklung zu erleichtern, und bietet den Städten die Möglichkeit, innerhalb gewisser Grenzen an der wachsenden Prosperität der Elektrizitätswerke teilzunehmen. Aus beiden Gründen verdient sie den Vorzug vor den unveränderlichen Sätzen.

Bedeutsamer ist die Frage, ob die Art der Abgabenerhebung, also die Erhebung einer Abgabe von der Bruttoeinnahme oder vom Reingewinn, volkswirtschaftlich als vorteilhaft und zulässig erscheint. Wir stellen zunächst zwei Sätze fest. Es ist die Aufgabe der städtischen Verwaltung, auch wenn sie die Elektrizitätswerke privaten Unternehmern zur Ausbeutung überläßt, dafür zu sorgen, daß die Vorteile der Anlage einem möglichst großen Konsumenten-

kreis zugute kommen. Das wird am sichersten durch niedrige Preissetzung erreicht. Und zweitens, der Unternehmer hat kein Interesse an der steigenden Höhe seiner Bruttoeinnahme, sondern nur an der seines Reingewinns. Dieser privatwirtschaftlichen Tendenz wirkt die Konkurrenz unter den Unternehmern entgegen. Der erwähnte Grundsatz wird durch den anderen qualifiziert, durch größten Umsatz bei kleinstem Profit den gleichen Reingewinn zu erzielen. Nun sind bei den Monopolbetrieben, wie Gaswerke, Elektrizitätswerke die Wirkungen der Konkurrenz so gut wie ausgeschlossen. Die Unternehmer besitzen ein Privileg, das sie ohne Rücksicht auf Konkurrenz ausbeuten können. Die Folgen, zu denen diese Erscheinung führt, haben wir bereits des öfteren hervorgehoben. Es liegt also bei den Monopolbetrieben die große Gefahr vor, daß der Monopolinhaber sich nur von dem Grundsatz des höchsten Reingewinns leiten läßt und diesen auf Kosten des Umfanges seines Betriebes, also ohne Rücksicht auf die Ausdehnung des Konsumentenkreises, zu erzielen sucht. Dieser Gefahr, die bei allen Monopolbetrieben vorhanden ist, wirkt bei den Elektrizitätswerken der Umstand entgegen, daß ihre Aktien zum guten Teil in den Händen von elektrischen Fabrikationsunternehmungen liegen. So ist zum Beispiel die Allgemeine Elektrizitätsgesellschaft die Hauptaktionärin der Berliner Elektrizitätswerke. Diese Gesellschaften haben natürlich am Absatz der von ihnen produzierten Waren das größte Interesse und werden daher bei den von ihnen abhängigen Elektrizitätswerken eine energische Expansionspolitik treiben.

Jede Abgabe von der Bruttoeinnahme, besonders wenn sie proportional ihrer Höhe steigt, hat die Wirkung, die Erweiterung des Unternehmens zu erschweren, denn die vergrößerte Bruttoeinnahme bedeutet für den Unternehmer noch lange nicht auch einen erhöhten Reingewinn. Bei den eigentümlichen Verhältnissen der elektrischen Zentralen wird aber diese Wirkung der Abgabe vom Bruttogewinn nicht die gleiche Bedeutung haben, wie bei den anderen Monopolbetrieben, wennschon es durchaus falsch wäre, sie überhaupt zu bestreiten. Hat aber der Unternehmer kein Interesse daran, den Umfang seines Betriebes zu vergrößern, so wird er auch nicht von dem besten Mittel, eine Vergrößerung zu erzielen, Gebrauch machen. Die Besteuerung des Bruttogewinns muß also dahin führen, daß die Anstalten ihre Aufgabe, einem möglichst großen Konsumentenkreis ihre Vorteile zur Verfügung zu stellen, nicht in der wünschenswerten Weise erfüllen können. Volkswirtschaftlich richtig ist allein die Besteuerung des Reingewinns, der nicht mit der bezahlten Dividende identisch ist. Sie hindert die Ausdehnung des Betriebs in keiner Weise — das ist der Hauptvorzug, den sie vor der Abgabe vom Bruttogewinn besitzt. Diese ist bequem und einfach festzustellen, freier vom Risiko der Konjunkturen als jene, und das empfiehlt sie den städtischen Verwaltungen. Das finanzielle Interesse der Gemeindekasse und die Bequemlichkeit der Verwaltung

sind aber nicht das Ziel der Anstalten der kommunalen Wirtschaftspflege. Schließlich ist es nicht mehr als recht und billig, daß die Gemeinden für ihre Beteiligung am Gewinn der Anstalten innerhalb gewisser Grenzen an dem Risiko beteiligt sind. Der Schutz gegen Übervorteilung ist auch bei der Besteuerung vom Reingewinn, wie wir sahen, möglich.

Durch die Verträge übernehmen die Unternehmer die Verpflichtung, bestimmte, in den Verträgen namentlich angeführte oder in einer Planskizze bezeichnete Bezirke der Städte mit elektrischem Strom zu versorgen und zu diesem Zwecke in den Straßen Leitungen in einem dem angemeldeten Bedarfe genügenden Umfang zu legen. Eine Ausdehnung dieser Versorgungspflicht auf neue Bezirke tritt dann ein, wenn für ein bestimmtes Gebiet eine gewisse Bruttojahreseinnahme aus Stromabgabe gesichert ist. Nach dem Vertrag Magdeburg ist zum Beispiel der Unternehmer zur Versorgung eines Bezirkes mit elektrischem Strom verpflichtet, sobald daselbst innerhalb eines Kreises von 500 Meter Radius eine Bruttojahreseinnahme von 6000 Mk. zugesichert ist. In Altona tritt diese Verpflichtung ein, wenn auf ein gleich großes Gebiet oder eine Fläche von 800000 Quadratmeter Inhalt ein Bedürfnis für 2000 Normalglühlampen konstatiert wird. In Straßburg muß die Erweiterung des Versorgungsgebietes bei der Sicherung einer Bruttoeinnahme von mindestens 2000 Mk. für 3 Jahre in 1000 Meter zusammenhängenden Straßen eintreten. In Hamburg ist die Bedingung, daß für einen Kreis von 500 Meter Radius in den Vororten rechts und links der Alster ein Anschlußwert von 25000 Watt, im Bezirk St. Georg ein solcher von 150000 Watt gesichert ist. In den alten und in denjenigen neuen Bezirken, in denen die genannten Bedingungen erfüllt sind, müssen die Unternehmer bisher nicht versorgte Straßen und Plätze mit Leitungen versehen, sobald ihnen für eine gewisse Strecke Kabel ein bestimmter Anschlußwert angemeldet ist. Dieser beträgt in Magdeburg 16 NK oder deren Äquivalent, in Hamburg 50 Watt, in Elbing 15 Watt, in Altona 0,5 A pro laufenden Meter, in Essen 16 NK auf je 2 Meter auf 2 Jahre verbindlich, in Frankfurt a. O. 50 Lampen à 16 NK mit 300 Brennstunden auf 100 Meter Leitung.

Am deutlichsten tritt der Fortschritt, den die Auffassung der städtischen Behörden von ihrem Verhältnis zu den privaten Unternehmergesellschaften gemacht hat, in den Bestimmungen ihrer Verträge mit den Elektrizitätswerken hervor, die die Unternehmer bei der Projektierung, der Ausführung und der Instandhaltung der Anlagen der Genehmigung der Stadtbehörden unterwerfen. Alle uns vorliegenden Verträge enthalten in diesen Punkten fast gleichlautende Paragraphen, in denen klar zum Ausdruck kommt, daß der Betrieb des Elektrizitätswerkes durch den privaten Unternehmer nur für eine kurze Zeitdauer beabsichtigt ist, und daß die Städte die ganze Transaktion nur sub specie

der späteren Munizipalisierung betrachten. Sie behalten sich also die Genehmigung der Pläne aller vom Unternehmer auszuführenden Arbeiten, Anlagen und deren künftige Erweiterungen, im ganzen wie im einzelnen vor. Ausdrücklich betonen sie, daß sie durch dieses Recht der Projektprüfung einen maßgebenden Einfluß auf die Gestaltung der Anlagen ausüben wollen. Sie werden zu dieser Forderung veranlaßt aus Gründen der öffentlichen Sicherheit, des öffentlichen Verkehrs, der öffentlichen Wohlfahrt in gesundheitlicher Beziehung, der Rücksicht auf die Interessen des städtischen Eigentums und die schutzberechtigten Privatinteressen, vor allem aber, weil ihnen mit Rücksicht auf eine künftige Erwerbung der Anlagen an der Solidität, Zweckmäßigkeit und Preiswürdigkeit aller ihrer Teile gelegen sein muß. Die Zeichnungen müssen so durchgearbeitet vorgelegt werden, daß daraus alles zur Beurteilung der Projekte Notwendige klar ersehen werden kann. Wie die Projekte, unterliegen die Voranschläge der Genehmigung der Stadtbehörde. Ebenso eingehend ist die Kontrolle der Städte über die Bauausführung, und dann weiter über den Betrieb. Die Unternehmer werden verpflichtet, von allen baulichen, sowie betriebstechnischen Änderungen unter Einlieferung der Zeichnungen, Beschreibungen und Kostenanschläge rechtzeitig Anzeige zu erstatten. Sie werden weiter verpflichtet, die gesamten Anlagen, die Apparate, das Kabelnetz, die Akkumulatoren usw. fortdauernd in gutem und vollkommen betriebsfähigem Stande zu erhalten.

Für die notwendig werdenden Erneuerungen der bestehenden Anlagen muß ein Erneuerungsfonds gebildet werden, dessen Höhe meistens auf 20 Prozent des Anlagekapitals festgesetzt ist. Auf Verlangen der Stadtbehörden müssen die Unternehmer aus dem Erneuerungsfonds alle Aufwendungen bestreiten, die erforderlich sind, um die Anlage jederzeit auf der Höhe der Technik zu erhalten. Um die Kontrolle der Betriebsführung wirksam durchführen zu können, nehmen die Städte das Recht für sich in Anspruch, jederzeit das Elektrizitätswerk, die Buchführung und alle auf den Geschäftsbetrieb bezüglichen Schriftstücke einzusehen und zu revidieren.

Die Gesamtheit dieser Bestimmungen, zu denen noch die bereits oben behandelten über die Kostenberechnung der Werke hinzukommen, sucht also zu erreichen, daß die Anlagen technisch vollkommen, wirtschaftlich praktisch und preiswert hergestellt und während des Betriebes auf der Höhe der Entwicklung gehalten werden. Der Grund dieser Fürsorge ist in erster Linie die mehr oder weniger bald beabsichtigte Kommunalisierung der elektrischen Anlagen.

Bei unserer Besprechung der Gasverträge sahen wir, daß sich die Städte als Preis für die Bewilligung der Konzession von den Unternehmern die unentgeltliche Beleuchtung der Straßen oder wenigstens die Gewährung hoher Rabatte gewähren ließen. Auch bei der Konzessionierung der Elektrizitäts-

werke machen die Städte außer der Beteiligung an Bruttoeinnahme und Reingewinn die Gewährung besonders hoher Rabatte für die öffentliche Beleuchtung zur Bedingung. In den von ihnen gezahlten Preisen ist dann ebenso, wie bei der Gasbeleuchtung, zugleich die Lieferung, Installation und Unterhaltung der Lampen einbegriffen. Die Preise werden unterschieden, je nachdem es sich um die Beleuchtung der Gebäude oder der Straßen und Plätze handelt. Im allgemeinen weisen die Verträge hier keine Besonderheiten auf.

Das gleiche gilt von den Bestimmungen, die sich mit den Tarifen für den Privatkonsum beschäftigen. Wie bei den Gasverträgen dürfen Preiserhöhungen nur mit Genehmigung der Stadtbehörden erfolgen; in einigen Städten bedarf überhaupt jede Änderung der Tarife ihrer Genehmigung. Ein Recht, Preisherabsetzungen zu fordern, haben sich nur die beiden Städte Magdeburg und Essen vorbehalten. In der letzteren Stadt muß eine solche erfolgen, wenn durch neue Erfindungen die Selbstkosten des elektrischen Stromes bedeutend billiger werden. Der Magdeburger Vertrag macht die Herabsetzung der Preise von der Höhe des erzielten Reingewinns abhängig. Wenn nach Ablauf einer mindestens fünfjährigen Betriebsdauer der Reingewinn des Unternehmers die Höhe von 8 Prozent in einem Jahre erreicht hat, so kann der Magistrat eine Herabsetzung der Preise verlangen. Dieselbe muß aber von der Stadt mit einer Verringerung ihrer Bruttoeinnahme erkauft werden. Für je 1/2 Pf., um den der Grundpreis der elektrischen Energie zu Beleuchtungszwecken erniedrigt wird, ermäßigt sich auch der Prozentsatz, den der Unternehmer aus der Bruttoeinnahme an die Stadt abzuführen hat, um 1 Prozent. Was wir oben bei den Gasverträgen über die Maximalsätze der Tarife ausgeführt haben, gilt auch hier.

Mit einigen Worten seien noch die beiden Punkte Anschlußkosten und Installation besprochen. Die Anschlußkosten sind teils von dem Unternehmer, teils von dem Konsumenten zu tragen. Über die Verteilung derselben weisen die Verträge einige Verschiedenheiten auf. Nach dem Vertrage Magdeburg trägt der Unternehmer die Kosten der Anschlußleitungen bis zur Hauptbleisicherung. Die Unterhaltung der Elektrizitätsmesser erfolgt gleichfalls auf seine Kosten, dagegen haben die Konsumenten die Miete oder den Verkaufspreis der Messer zu tragen. Ebenso in Essen, Elbing, Altona, Frankfurt a. O., Hamburg, Bromberg. In den anderen Verträgen haben die Unternehmer die Kosten nur bis zur Grundstücksgrenze zu übernehmen, während von da ab die Ausführung der Anlage auf Kosten der Konsumenten erfolgt. In Straßburg erfolgt der Anschluß auf Kosten der Gesellschaft, sofern die Hauptbleisicherung von der Grundstücksgrenze unter 3 Meter entfernt bleibt. In allen Fällen sind aber die Anschlußarbeiten bis zum Elektrizitätsmesser inklusive der Aufstellung desselben von dem Unternehmer auszuführen; die Konkurrenz

anderer privater Firmen ist also überall ausgeschlossen. Gegen dieses Monopol läßt sich auch nichts einwenden, da Arbeiten an den Kabel- und sonstigen Leitungen der Gesellschaft dabei in Frage kommen. Anders verhält es sich mit dem Monopol auf die weiteren Installationsarbeiten hinter dem Messer, das gleichfalls von den Gesellschaften beansprucht wird. Ein solches Monopol besitzen die Gesellschaften in den Städten Bromberg, Mülhausen, Stettin. In den anderen Städten ist die innere Installation frei, doch müssen die ausgeführten Installationen auf ihre Betriebssicherheit hin der Prüfung durch die Gesellschaften unterworfen werden. Für diese Prüfung können von ihnen Gebühren erhoben werden, die aber bestimmte Maximalsätze nicht überschreiten dürfen. In Magdeburg beträgt die Gebühr 1 Mk. für jede angebrachte 16kerzige Glühlampe und 5,60 Mk. für jede Bogenlampe, bei Motorenanlagen 10 Prozent der tatsächlichen Kosten der Installation, mit Ausnahme des Motors; in Elbing 1,50 Mk. pro Glühlampe und 4,50 Mk. pro Bogenlampe; in Altona und Hamburg 1 Mk. bezw. 7,50 Mk. In Essen werden 10 Prozent, in Straßburg 5 Prozent der tatsächlichen Installationskosten als Prüfungsgebühr erhoben, während in Frankfurt a. O. die Kosten der Prüfung alljährlich in einem Tarif festgesetzt werden. Außer dieser Kostenverteuerung der Installationen, die von den Konkurrenten der Gesellschaft ausgeführt werden, wirkt auch die vorgeschriebene Prüfung der Installationsprojekte, wie sie zum Beispiel in Altona, Straßburg, Essen vorgeschrieben ist, gleichfalls dahin, die Konsumenten zur Übertragung dieser Arbeiten an die Gesellschaft zu veranlassen. Die Prüfungsvorschriften ermöglichen es den Gesellschaften, durch Beanstandung der Projekte und Anlagen die Erledigung der Installationsarbeiten ihrer Konkurrenz zu verzögern und zu verteuern. Privatkonsumenten, denen an einer schnellen Erledigung ihrer Anschlußgesuche gelegen ist, sind daher gezwungen, der Gesellschaft die Ausführung der Installationsarbeiten zu übertragen, und werden dies um so eher tun, als sie damit die Prüfungsgebühren, die bei größeren Anlagen nicht unbeträchtlich sind, ersparen. Zugleich erhalten sie die Sicherheit, daß sie die fertiggestellten Installationen auch sofort in Benutzung nehmen können. Sie vermeiden dadurch die Gefahr, daß 'bei einer Prüfung derselben Anstände gefunden werden — bei einigem guten Willen werden sich solche Anstände immer finden lassen — und der Termin der Benützung hinausgeschoben wird. So wird das Installationsmonopol trotz der freien Konkurrenz der Verträge auf einem Umwege von den Gesellschaften erreicht. Diese werden ihr faktisches Monopol um so mehr ausbeuten, als in den meisten Verträgen von den Einnahmen und dem Gewinn aus dem Installationsgeschäft keine Abgaben an die Städte zu zahlen sind. Zum Schutze der Konsumenten werden allerdings für die Installationsarbeiten Tarife aufgestellt, die der Genehmigung der städtischen Behörden bedürfen.

Nur größere Städte besitzen aber die erforderlichen sachverständigen Kräfte, um diese Tarife fortlaufend revidieren und ihre Preise der Marktlage entsprechend abändern zu können. Die kleineren Gemeinden dagegen werden, wie Ehlert in einem Vortrage „Die Konzessionsverträge über den Bau und Betrieb von Elektrizitätswerken“, S. 12, ausführt, bei der außerordentlichen Verschiedenheit des Materials und zumal bei Leitungsmaterialien, Ausschaltern, Isolationsvorkehrungen usw., überhaupt nicht in der Lage sein, über die Angemessenheit der Preise zu urteilen und sie zu revidieren. Er zieht daraus den Schluß, daß von den Gemeinden im Interesse des Publikums für eine gesunde Konkurrenz im Installationsgeschäfte zu sorgen sei. Und das ist wohl auch das einzige Mittel, das in Städten mit privaten Elektrizitätswerken zur Verfügung steht. Am besten kann aber die Entwicklung einer solchen Konkurrenz dadurch gefördert werden, daß die Übermacht der Gesellschaften durch scharfe Vertragsbestimmungen möglichst beschränkt wird.

Unsere Darstellung hat bisher nur die Verträge der größeren Städte berücksichtigt. Nur für diese gilt also auch das Resultat unserer Untersuchung, das wir in folgender Weise zusammenfassen können. Die Verträge werden in der bestimmten Absicht abgeschlossen, das Elektrizitätswerk nach Ablauf einer bestimmten Frist, die aber, wie wir sahen, viel kürzer ist, als in den Gasverträgen, in städtischen Besitz und Betrieb zu nehmen. Mit Rücksicht darauf sucht der größere Teil der Vertragsbestimmungen die technisch und wirtschaftlich vollkommenste Ausgestaltung der Elektrizitätswerke zu sichern und die Übernahmepreise der Werke zugunsten der Städte festzulegen. Dieses Ziel wird auch im wesentlichen erreicht.

Nicht so günstig liegen die Verhältnisse bei den kleineren Städten. Ehlert, dem eine Reihe solcher Verträge vorgelegen hat, weist in seinem Vortrage auf eine ganze Anzahl der schwerwiegendsten Mängel hin. So fehlen zum Beispiel in den Abmachungen der kleineren Städte die Bestimmungen, durch die sich dieselben die Prüfung, Begutachtung und Genehmigung des Projektes ausbedingen. Dadurch geben sich die Städte vollständig in die Gewalt des Unternehmers. Außerdem vernachlässigen die Konzessionen gerade die technische Seite des Unternehmens, die doch für die ökonomische Entwicklung der Anlage von der größten Bedeutung ist. Ferner sind nach den Ausführungen Ehlerts die Maximalstrompreise für Beleuchtungszwecke, die meist über 60 Pf. pro Kilowatt hinausgehen, viel zu hoch gegriffen. Das Installationsgeschäft ist fast in allen Verträgen dem Unternehmer mehr oder weniger konkurrenzlos in die Hände geliefert. Die Zählermieten sind vielfach zu hoch gegriffen und dadurch ist dem Publikum eine ungebührlich hohe Steuer auferlegt, die gewöhnlich ohne Abzug in die Tasche des Unternehmers fließt. Ebensowenig sind die Privatinteressen bei der Herstellung der Anschlußleitungen geschützt.

Gewöhnlich fallen die Kosten derselben vollständig den Konsumenten zur Last. Ehlert faßt sein Urteil über die Verträge der kleineren Städte dahin zusammen, daß dieselben sowohl nach der juristischen, wie nach der technisch-praktischen Seite hin den Anforderungen im allgemeinen recht wenig entsprechen, und daß ihren Verwaltungen nur dringend angeraten werden könne, ohne das eingehendste Studium anderer Verhältnisse und ohne technischen Beirat keine entscheidenden Entschließungen über den Bau und die Konzessionierung von Elektrizitätswerken zu treffen.

Die Verträge sowohl der großen wie der kleinen Städte stimmen darin überein, daß sie in sozialpolitischer Hinsicht gegenüber den Gasverträgen keine Fortschritte aufzuweisen haben. In keinem Vertrage findet sich auch nur die Spur einer Bestimmung, durch die den Unternehmern in bezug auf die Arbeitsbedingungen der von ihnen beschäftigten Arbeiter Vorschriften gemacht würden. Im Gegenteil! Einige Verträge, wie die Verträge Essen und Frankfurt a. O., haben sogar die sogenannte Streikklausel aufgenommen und entbinden die Gesellschaften von Strafe in den Fällen von Betriebseinstellungen, die eine Folge allgemeiner Arbeiterausstände sind.

Mit wenigen Worten sei noch zum Schlusse der Pachtverträge gedacht, die von Städten wie Chemnitz, Plauen, Charlottenburg, Aachen, Mannheim, Wiesbaden mit den Fabrikationsfirmen abgeschlossen worden sind. Bei diesen Pachtverträgen spielt die Feststellung des Pachtzinses, die Dauer und Kündigungsweise des Vertrages, die Ausführung der Erweiterungen und Änderungen der Werke, sowie ihre Erhaltung in gutem Zustande eine besondere Rolle. Der Pachtzins ist gewöhnlich so festgestellt, daß er mit den Betriebsjahren steigt. So beträgt er in Plauen 4 Prozent des gesamten von der Stadtgemeinde auf die Anlage nebst Leitungen aufgewendeten Betrages im ersten Betriebsjahr, 6 Prozent im zweiten und 8 Prozent für alle folgenden Betriebsjahre. In Charlottenburg steigen die Sätze in den ersten drei Jahren von 7 Prozent an jährlich um 1 Prozent, und bleiben dann dauernd auf dem Maximum von 10 Prozent. Die Pachtdauer wird entweder auf kürzere Zeit festgesetzt, nach deren Ablauf das Werk dann ohne weiteres in den Betrieb der Stadt übergeht, oder erstreckt sich über einen längeren Zeitraum, wobei sich die Städte periodisch in kürzeren Zwischenräumen wiederkehrende Kündigungsfristen vorbehalten. Die Bestimmungen über die Erweiterungen und Änderungen der Werke, sowie über ihre Erhaltung in gutem Stande stimmen mit denen überein, die wir in den Verträgen mit Übernahme der Werke nach Buchwert gefunden haben.

Zweites Kapitel.

Das städtische Verkehrswesen.

A. Straßenbahnen.

Für das Dorf, die Kleinstadt ist die Isolierung, der Mangel an Verbindung mit dem wirtschaftlichen Leben eines Volkes und weitergehend des Weltmarktes charakteristisch. An jeder Verbindung fehlt es auch ihnen nicht. Sie stehen mit ihren Nachbardörfern, mit irgend einer größeren Stadt in einem gewissen Austauschverkehr, aber dieser Verkehr tritt hinter der Selbstgenügsamkeit dieser wirtschaftlichen Einheiten zurück. Ihnen gegenüber ist gerade für die Städte und in gesteigertem Maße natürlich die Großstädte das unterscheidende Merkmal, daß sie isoliert nicht leben können, sondern daß für sie gerade die Verbindung mit dem wirtschaftlichen Leben des größeren Wirtschaftsgebietes, des Staates, des Weltmarktes Lebensbedingung ist. Am engsten geknüpft sind die verbindenden Fäden zwischen den Städten und den um sie gelagerten, nach der Größe der Stadt verschieden großen Gebieten, die dadurch mit der wirtschaftlichen Entwicklung des Zentrums aufs engste verbunden werden. Dieser Umkreis ist das eigentliche Herrschaftsgebiet der Großstadt, von deren Gedeihen auch seine Blüte abhängt. Im Grunde haben wir es bei den modernen Großstädten nicht mehr mit Städten zu tun, die sich in Übereinstimmung mit dem historisch überkommenen Begriffe als fest abgegrenzte Einheiten darstellen. Die moderne Großstadt ist vielmehr ein Wirtschaftsgebiet mit einer City als dem kommerziellen Zentrum, mit dem um diese sich kristallisierenden Kern von Wohn- und Industriebezirken als Wirtschaftszentrum. Von diesem Kern aus schieben sich ihre Fangarme in radialer Richtung weit in das Land hinaus, während sich die Bebauung des zwischen den radialen Straßen belegenen Gebietes in schwächer werdender Ansiedlung in gleicher Richtung verläuft. Daran schließt sich der Ring der Vororte, und um diesen der äußere Gürtel der Nachbargemeinden. Die ersteren sind schon ganz unselbständige Gebilde, dazu bestimmt, über kurz oder lang von den sich nähernden Fangarmen ergriffen und von dem wachsenden Ungeheuer verschluckt zu werden. Sehr häufig kommt bei der Entstehung der modernen Großstädte die wirtschaftliche Entwicklung in Konflikt mit den politischen Verhältnissen, die bei der Kurzsichtigkeit und dem Herrschaftsbedürfnis der staatlichen Bureaukratie

in Deutschland von dieser aus politischen Gründen verewigt werden. Die Abneigung unserer meist agrarisch-reaktionären Regierungen und der sie unterstützenden Parteien gegen die Selbstverwaltung, die Furcht vor der Demokratie überhaupt und der Sozialdemokratie im besonderen, das mangelnde Verständnis für die modernen Tendenzen der volkswirtschaftlichen Entwicklung — das sind ebensoviele Gründe für eine Haltung, die die einheitliche Gestaltung der Verwaltung der städtischen Agglomerationen im Sinne freiester Selbstverwaltung zu deren schweren Schädigung verhindert. Aus dem Konflikte zwischen wirtschaftlicher Entwicklung und politischer Ordnung führt nur der eine Ausweg, die Bildung von Großstädten nach amerikanischem Vorbilde, mit einer Markung, die weit genug ist, das ganze von der Großstadt als dem wirtschaftlichen Zentrum beherrschte Gebiet zu umfassen.

Die Größenverhältnisse der Agglomerationen sind sehr verschieden, und ebenso auch die Zusammensetzung der einzelnen Agglomerationen in sich. Wenn man den 10 Kilometer-Radius anwendet — freilich ein rein mathematischer Maßstab —, so haben wir Agglomerationen wie die von Berlin mit einer Bevölkerung von rund 2,5 Millionen Einwohnern am 1. Dezember 1900, die von Essen mit einer Bevölkerung von 757851 Einwohnern usw., und auf der anderen Seite solche wie die von Braunschweig, Posen, Kiel usw., deren Bevölkerung sich um 150000 Einwohner bewegt. Für die Größe der Agglomeration ist die Größe des Großstadtzentrums, wenn auch nicht immer, entscheidend. So macht zum Beispiel das bereits erwähnte Essen eine Ausnahme. Was die Zusammensetzung der einzelnen Agglomerationen angeht, so läßt sich mit einer gewissen Berechtigung behaupten, daß mit zunehmender Bevölkerungsziffer der Großstadt auch ihr Prozentanteil an der Agglomeration steigt. Doch fehlt es nicht an zahlreichen Ausnahmen. Dr. Schott macht in seinen interessanten Untersuchungen* über die städtischen Agglomerationen darauf aufmerksam, daß die Art, in der das umliegende platte Land besiedelt war, als das moderne Wachstum der Großstädte einsetzte, erheblichen Einfluß auf das Größenverhältnis zwischen Großstadt und Agglomeration ausgeübt hat. Wo die nähere Umgegend zahlreiche Ansiedlungen enthielt, strömte ein Teil des großstädtischen Bevölkerungszuwachses in diese ab. Von großer Bedeutung war dabei, wie hinzuzufügen ist, die Entfernung, in der sich dieser Vorortsgürtel um die wachsende Großstadt legte. War die Entfernung zu groß, als daß sie eine tägliche Zu- und Abwanderung zur Großstadt gestattete, so konnte bei dem Fehlen schneller und billiger Verkehrsmittel (Eisenbahnen, Straßenbahnen usw.) die Ansiedlung in den Vor- und Nachbarorten sich nur sehr

* Vergl. „Statistisches Jahrbuch“, Deutschlands Städte, XI, S. 129 ff., und Anlage zum Protokoll der XVI. Konferenz der Vorstände der Statistischen Ämter deutscher Städte.

langsam vollziehen. Für eine rasche Entwicklung der Agglomeration im Unterschied zu der das Zentrum bildenden Großstadt müssen also zwei Hauptbedingungen erfüllt sein — einmal zahlreiche Ansatzmöglichkeiten in Gestalt bereits vorhandener Dörfer oder sonstiger Ansiedlungen, und zweitens nicht zu große Entfernung derselben vom Arbeitszentrum. Wo es an beiden Bedingungen fehlte, da ist der Bevölkerungszuwachs fast ausschließlich der Großstadt selbst zugute gekommen. Nur die Ausbildung billiger und schneller Verkehrsmittel hat darin eine Änderung geschaffen und konnte es tun.

Diese großstädtische Entwicklung wäre nicht möglich gewesen ohne die parallel laufende Entwicklung der Verkehrswege und Verkehrsmittel, wie umgekehrt die Entwicklung der Verkehrsmittel durch die Bedürfnisse des an Umfang und Intensität gewinnenden großstädtischen Verkehrs hervorgerufen wurde. Zwischen beiden besteht also die regste Wechselwirkung. Offenbar müssen die verschiedenen Verkehrsmittel, Eisenbahnen, Straßenbahnen usw. in ihrer Anwendung und Bedeutung durch die Größe der städtischen Agglomeration und der Großstadt selbst, sowie durch die gleichfalls davon abhängige Art des Verkehrs bedingt sein, der sich innerhalb der Agglomeration abspielt. Die Zerlegung der Agglomeration in die vier Bestandteile, die City, die Großstadt, die Vororte und die Nachbargemeinden, gibt zugleich ein Mittel an die Hand, die verschiedenen Arten des Verkehrs zu unterscheiden. Ein Teil des großstädtischen Verkehrs spielt sich von der Peripherie nach dem Zentrum, und umgekehrt in der Gegenbewegung vom Zentrum zur Peripherie ab. Neben diesem zentripetalen und zentrifugalen Verkehr steht der innere, der sich innerhalb der verschiedenen Gebietsringe der Großstadt abwickelt. Diese Unterscheidung des Verkehrs nach seinen Richtungen ist in der Verschiedenartigkeit ihres Wesens begründet. Der innere Verkehr trägt einen kontinuierlichen Charakter, während sich der zentripetal-zentrifugale durch die Periodizität seiner Bewegungen auszeichnet. Seine Kurve wird je nach den lokalen Lebensgewohnheiten ein oder zwei Maxima und Minima zeigen, neben denen noch Nebenmaxima und -Minima beobachtet werden können. Die Periodizität der Kurve bringt eine wirtschaftliche Tatsache zum Ausdruck: die Trennung der Arbeitsstätte von der Wohnung. Morgens strömt die in der Produktion tätige Bevölkerung in Wogen, deren Größe mit ihrer Bewegung nach dem Zentrum hin wächst, dem Geschäftszentrum zu, um abends in gleicher Weise hinauszufluten. Der entgegengesetzten Bewegung der im Innern wohnenden produktiven Bevölkerung nach außen an die Peripherie kommt im Verhältnis zur anderen nur geringe Bedeutung zu. Neben dieser ersten zentripetalen Bewegung können wir eine zweite schwächere Bewegung in dem Zuströmen der weiblichen Bevölkerung zum Geschäftszentrum beobachten, um dort die für die Konsumtion erforderlichen Einkäufe zu machen. Zwei Beispiele sollen diese

Sätze erläutern. Man hat berechnet, daß in Newyork etwa 300000 Personen täglich morgens nach der City und abends wieder zurückfahren. Die täglichen Schwankungen des Verkehrs auf der Brooklynbrücken-Hochbahn bewegen sich zwischen zirka 100 Passagieren pro Stunde morgens zwischen 2 bis 4 Uhr in der Richtung nach Manhattan ins Geschäftsviertel und 9500 um 8 Uhr. Die Kurve steigt rapide in der Zeit von 6 bis 8, um dann ebenso schnell in der Zeit von 8 bis 1 Uhr abzufallen. Ganz entsprechend ist die Kurve des zentrifugalen Verkehrs von Manhattan, die um 7 Uhr abends mit zirka 10200 Passagieren pro Stunde wieder ihr Maximum erreicht.

In Hamburg, wo von deutschen Städten die Trennung von Wohnstätte und Arbeitsstätte am meisten ausgebildet ist, scheidet sich der gesamte Wohnverkehr nach den beiden Hauptgruppen der Erwerbstätigen, den kaufmännisch und den gewerblich Tätigen. Die Arbeitsstätte der ersteren ist insbesondere die Geschäftsstadt, die den größeren Teil der Altstadt umfaßt und auch auf die angrenzenden Teile der Neustadt und des Hammerbrook hinübergreift. Das Wohngebiet der Selbständigen sind die Stadtteile St. Georg Nord, Hohenfelde, Eilbeck, Uhlenhorst, Rotherbaum, Harvestehude und Eimsbüttel, der Angestellten St. Georg, Borgfelde, St. Pauli Nord und Eimsbüttel. Mit den außerhalb Hamburgs wohnenden sind es alles in allem über 100000 Personen, die in der Geschäftsstadt ihre Arbeitsstätte haben. Dazu kommen die im Hafen beschäftigten Hafen- und Werftarbeiter, sowie die sonst im Hafengebiet tätigen Fabrikarbeiter hinzu. Ihre Arbeitsstätte ist das Freihafengebiet. Vor der Herstellung der Zollanschlußbauten, also vor 1880, wohnten die im Hafen tätigen Arbeiter zum größten Teile in unmittelbarer Nähe der Arbeitsstätte. Durch die Anlage des Freihafens wurden Wohnungen für etwa 23000 Menschen vernichtet, denen die Stadt es überließ, unterzukommen, wo sie Unterkunft fanden. Von den im Hafen beschäftigten Personen sind zirka 7700 auf städtische Verkehrsmittel angewiesen, um von ihrer Wohnung zu ihrer Arbeitsstätte zu gelangen. Für diesen Frühverkehr der Arbeiter nach St. Pauli und von da nach dem Hafen sind besondere Frühlinien eingerichtet, die von Rothenburgsort, Wandsbek, Horn, Ohlsdorf, Barmbeck, Winterhude, Langenfelde nach den Landungsbrücken verkehren. Der zentripetale Verkehr von den Außenbezirken in die Geschäftsstadt ist auf allen durchgehenden und radialen Linien sehr bedeutend. Die durch den Wohnverkehr bedingten Pausen werden zum Teil durch den Marktverkehr, in den Mittagsstunden auch durch den Einkaufsverkehr der Frauen ausgefüllt. Ein erheblicher Geschäftsverkehr findet nur auf den Linien statt, die in die Vorstädte mit Handel und Industrie führen, also auf den Linien nach Barmbeck, in geringerem Maße auf denen nach Wandsbek, nach Altona, Rothenburgsort und den durch den Hammerbrook

führenden Linien. Die Schwankungen des Straßenbahnverkehrs im Verlauf eines Tages sind recht bedeutende. Der Verkehr ist bis 10 Uhr morgens sehr stark in der Richtung nach dem Zentrum. Nach außen dagegen fast Null, von 10 bis 2 Uhr in beiden Richtungen gleich, von 2 bis 5 Uhr überwiegt der nach außen, von 5 bis 8 Uhr nach innen, von 8 Uhr an ist er nach innen schwach, nach außen mittelstark. Die Kurve des zentripetalen Verkehrs in Deutschland weicht also von der in englischen und amerikanischen Städten dadurch ab, daß sie um die Mittagsstunde ein zweites Maximum zeigt, das allerdings niemals die Höhe des ersten erreicht.

Die Ausnützung der Verkehrsmittel durch den zentripetalen Verkehr zeigt eine große Übereinstimmung mit der Ausnützung der Gasanstalten und Elektrizitätswerke. Bei beiden haben wir, nur zu verschiedenen Tageszeiten, das gleiche rapide Ansteigen des Maximums, und das ebenso rapide Sinken desselben, während im Verlaufe des übrigen Tages die Benützung eine ziemlich gleichmäßige ist. Für beide ist in gleicher Weise die gewaltige Höhe der Spitze in der Benützungskurve charakteristisch. Die Folgen dieser Benützungsweise müssen auch für die Verkehrsanstalten die gleichen sein. Auf die Bewältigung der periodisch so ungeheuer anwachsenden Verkehrsbedürfnisse müssen die Betriebsmittel zugeschnitten sein, die während der übrigen Tagesstunden nur mangelhaft oder überhaupt nicht benützt werden. Diese Schwankungen müssen die Rentabilität der Straßenbahnanlagen ganz beträchtlich und um so mehr herabsetzen, als das Maximum in zentripetaler Richtung mit dem Minimum in zentrifugaler zusammenfällt.*

Das Gegenstück zu diesem täglichen Arbeitsverkehr bildet der wöchentlich sich wiederholende Sonntagsverkehr, bei dem das Maximum in zentrifugaler Richtung auf den frühen Nachmittag, in zentripetaler auf den Abend fällt. Auch hier handelt es sich um die Bewältigung gewaltiger, stoßweise erscheinender Bevölkerungsmassen.

Die Art der zur Bewältigung des Verkehrs anzuwendenden Verkehrsmittel hängt von der Größe der Agglomeration ab. Die den Straßenkörper benützenden Straßenbahnen sind durch dessen Benützung in ihrer Schnelligkeit beschränkt. Um den außer ihnen sich auf den Straßen bewegenden Verkehr

* Doch scheint der Arbeiterverkehr bei der Rückkehr von der Arbeit eine Ausnahme zu machen. Die Enquete des Frankfurter Gewerkschaftskartells über die Benützung der Straßenbahn durch die Arbeiter (1903) bringt darüber ganz interessante Aufschlüsse. Danach hatten zirka 50 Prozent von 1608 an der Enquete beteiligte Arbeiter schon 6 Uhr und früher, bis herab auf 4 Uhr Arbeitsschluß, während andere wie Schneider, Schuhmacher und Ladenangestellte sehr viel später die Arbeit verlassen. Der Andrang würde sich danach über die Zeit von 4 bis 9 Uhr nachmittags gleichmäßiger verteilen.

nicht zu gefährden, dürfen sie eine verhältnismäßig geringe Schnelligkeit, zirka 12 bis 13 Kilometer pro Stunde, nicht überschreiten. Diese Geschwindigkeit erfordert für die Zurücklegung großer Strecken zu viel Zeit, als daß sie bei dem eigentlichen Vorortsverkehr zur Anwendung kommen könnte. Die Straßenbahnen haben ferner sehr viele Haltestellen. Das ist für die Erledigung des inneren Verkehrs ein großer Vorteil, aber durch das häufige Anhalten wächst die zur Zurücklegung langer Strecken erforderliche Zeit über alles Maß hinaus. Sobald daher die Entfernungen innerhalb der Agglomeration, und zwar sowohl bei dem zentripetalen wie bei dem inneren Verkehr ein gewisses Maß überschritten haben, genügt die den Straßenkörper benützende Straßenbahn nicht mehr dem Verkehrsbedürfnisse. Um eine größere Geschwindigkeit zu erzielen, wird es notwendig, das Bewegungsmittel auf eigene Bahnkörper zu verlegen. Hochbahnen, Untergrundbahnen, Unterpflasterbahnen, Schwebebahnen treten in ihr Recht. Diese Notwendigkeit wird naturgemäß zuerst bei dem zentripetalen Verkehr eintreten, da es sich bei diesem um die Überwindung größerer Entfernungen handelt, die mit dem geringsten Zeitverluste möglich zu machen die Hauptaufgabe einer vernünftigen Verkehrs- und Wohnungspolitik ist. Im inneren Verkehr wird das Bedürfnis später, etwa bei Halbmillionenstädten, auftreten, aber auch hier sich mit eben solcher Notwendigkeit durchsetzen, wie im zentripetalen Verkehr.

In der Entwicklung der Großstädte erfolgt das Zudrängen der Bevölkerung zunächst in den alten Großstadtkern. Hier wird durch die Überbauung noch freien Grund und Bodens, wie Gärten, Höfe usw., durch den Ersatz kleiner Gebäude mit wenig Stockwerken durch hochgetürmte Mietskasernen Platz geschaffen. Über kurz oder lang ist die Überbauung vollendet und die Besiedlung der neugeschaffenen Häuser kann nur durch Übervölkerung, die dann in der Regel eintritt, noch gesteigert werden. Trotz derselben wird nach Ablauf eines gewissen Zeitraumes die Bevölkerungszunahme aufhören müssen, Stagnation, vielleicht sogar Abnahme eintreten, namentlich falls eine scharfe Wohnungsinspektion mit der Übervölkerung aufzuräumen beginnt. Ist also der Raum, den der Großstadtkern noch bot, ausgefüllt, so werden die zuwachsenden Massen gezwungen, sich an der Peripherie und in den Vororten anzusiedeln, oder sie verdrängen die im Großstadtkern bereits ansässige Bevölkerung eben dorthin. Bei diesen Ansiedlungsvorgängen gewähren gute Verkehrsmittel der wandernden Bevölkerung größere Bewegungsfreiheit und freiere Auswahl der Wohnstätten. Die Entfernung, in der sich die Ansiedlung von dem alten Großstadtkerne entfernt abspielen kann, ist geradezu bedingt durch die Schnelligkeit und Häufigkeit der Verbindung der außenliegenden Stadtteile mit der älteren Stadt. Denn sobald einmal die Überwindung der Entfernung zwischen Wohn- und Arbeitsstätte über die physischen Kräfte des

einzelnen hinausgeht, und er von mechanischen Verkehrsmitteln Gebrauch machen muß, ist die Größe der Entfernung für ihn solange gleichgültig, als sie keinen größeren Zeit- und Kostenaufwand von ihm verlangt. Wichtig bleibt dabei, daß er möglichst weit in die Großstadt hinein befördert wird, und daß es ihm möglich ist, sein Ziel ohne Übergang auf ein neues Verkehrsmittel zu erreichen. Diese dezentralisierende Wirkung der städtischen Bahnen kann unseres Erachtens nicht bestritten werden. Auch in Deutschland haben die Straßenbahnen eine derartige Wirkung gehabt. Wir stimmen C. Heiß in seinem Buche: „Wohnungsreform und Lokalverkehr“ (S. 89ff.) nicht zu, wenn er diesen dezentralisierenden Einfluß des Lokalverkehrs für Deutschland fast ganz bestreitet. Er verwechselt an dieser Stelle die Art des Wohnens mit der Ansiedlung. Gewiß hat der Lokalverkehr die Verbreitung der Mietkaserne auch in den Außenteilen der großstädtischen Agglomerationen nicht zu hindern vermocht. Damit ist aber noch nicht gesagt, daß er auf die Ansiedlung der Bevölkerung dort ohne jeden Einfluß geblieben sei. Großmann hat in seinem interessanten Buche: „Die kommunale Bedeutung des Straßenbahnwesens“, Dresden 1903, in dem er die Entwicklung der Dresdener Straßenbahnen und ihren Einfluß auf die Dresdener Siedlungsverhältnisse einer eingehenden Untersuchung unterwirft, an Einzelbeispielen gezeigt, wie die Straßenbahn dezentralisierend wirkt. So verdanken die Vororte Blasewitz und Plauen, die berereits anfangs der siebziger Jahre mit Dresden durch eine Pferdebahn verbunden waren, dagegen so gut wie gar nicht durch den Vorortsverkehr der Staatsbahnen beeinflußt wurden, ihre Entwicklung zum guten Teile der Straßenbahn. Die Blasewitzer Bevölkerung besteht aber aus Rentiers, Beamten, Geschäftsinhabern, die aus der Stadt dorthin übergesiedelt sind. Großmann weist dann ferner für einzelne Straßen nach, daß sich die Tendenz zur Dezentralisation der innerstädtischen Wohnbevölkerung in den Straßen mit intensivem Lokalverkehr schon seit 1885, und zwar regelmäßig, dagegen bei den anderen ohne Straßenbahn erst seit 1895 realisiert. Der Lokalverkehr hindert also nicht nur, wie Heiß behauptet, den Zufluß, sondern er fördert auch direkt den Abfluß der Bevölkerung. Und das, trotzdem die Tarife der Straßenbahnen nicht unter dem Gesichtspunkte, die Abwanderung zu fördern, aufgestellt waren.

Die Trennung der Arbeitsstätte von der Wohnung ist eine Folge der Konzentrationstendenzen der kapitalistischen Produktionsweise, die sowohl in der lokalen Zusammenfassung der Betriebe, wie in der wirtschaftlichen Erweiterung der einzelnen Betriebe zum Ausdrucke kommen. Der Großbetrieb, der den kleinen Handwerker, Kaufmann usw. expropriiert, und auf den Rang eines abhängigen Lohnarbeiters herabdrückt, trennt dadurch die neugebildeten Arbeitermassen von ihren früheren Arbeitsstätten und zwingt sie, ihre Wohnung

getrennt von den neuen zu suchen. Die lokale Konzentration unterstützt diesen Trennungsprozeß, der sich zwischen Wohnung und Arbeitsstätte abspielt. Durch die von ihr bewirkte Steigerung der Grundrenten wird der Platz in den Geschäftsvierteln, dort wo sich die Gewerbe zusammendrängen, für Wohnungszwecke zu teuer. Die alten Wohnhäuser werden niedergerissen, durch hochgetürmte Geschäftshäuser ersetzt, in denen jeder Winkel für Läden, Bureaus, Lagerräume, Werkstätten usw. ausgenützt ist, oder sie werden für Geschäftszwecke umgestaltet. Mit den Wohnhäusern verschwindet natürlich die Bevölkerung, die bisher in ihnen gehaust hat. Das ist die Citybildung, die uns jede Großstadt in ihrem Entwicklungsgange zeigt. Der Prozeß ist ein stetiger, der der Reihe nach einzelne Häuser, dann Straßen, dann ganze Viertel erfaßt. Auch bei diesem Vorgange sind die Verkehrsmittel von der größten Bedeutung. Da, wo sie in ausreichendem Umfange zur Verfügung stehen, und die genügende Schnelligkeit des Verkehrs zu vermitteln vermögen, vollzieht sich die Citybildung schneller und reibungsloser. Sie zeigt die scheußlichen Züge der rücksichtslosen Dislozierung der Wohnbevölkerung nicht in dem gleichen Maße. Durch den Verjüngungsprozeß der alten zentralen Geschäftsviertel, durch den Bau großer Geschäftshäuser in ihnen, die Durchführung und Erbreiterung wichtiger Verkehrsstraßen wird die alte Wohnbevölkerung verdrängt, und die aufgescheuchten Massen, um deren Hausung sich die Gemeindebehörden am liebsten überhaupt nicht kümmern, suchen so nahe als möglich ihrer früheren Wohnung und Arbeitsstätte neue Unterkunft zu finden. So werden die benachbarten Bezirke übervölkert. Die hygienischen und sittlichen Schäden alter Übervölkerung verschieben sich nur aus einem Viertel in so und so viele andere. Wo aber billige Verkehrsmittel vorhanden sind, kann mit ihnen die Translozierung der Bevölkerung, die im stetigen Entwicklungsprozeß oder durch die von Zeit zu Zeit erfolgenden tiefen Eingriffe in den Baubestand der alten Viertel verdrängt wird, in schonenderer Weise vorgenommen werden. Den verdrängten Personen steht eine größere Auswahl unter den Wohnvierteln zur Verfügung, sie vermögen sich billige Quartiere auszusuchen, ohne durch deren weite Entfernung im Erwerbe geschädigt zu werden. Sie werden sich daher auch leichter entschließen, von der alten Wohnstätte abzurücken, sofern nur die Wohnungs- und Transportkosten hinter den alten Mietpreisen zurückbleiben. Schließlich unterstützt ein intensiver Lokalverkehr die Citybildung noch dadurch, daß er der in den Außenvierteln wohnenden Bevölkerung den Zugang zu den zentral gelegenen Geschäften erleichtert.

Bei diesen Neuansiedlungs- und Translozierungsprozessen wird die vor allem wichtige Aufgabe sein, zu verhüten, daß an der Peripherie sich die gleichen Übelstände überengen Zusammendrängens der Bevölkerung in hohen

Mietkasernen auf unbeschränkt überbauten Grundstücken aufs neue entwickeln. Dieser Gefahr kann nur dadurch begegnet werden, daß durch die Bauordnung eine weiträumige Bebauung ortsgesetzlich festgelegt wird. Man kann aber große Bevölkerungsmassen nur dann in der genügenden Weiträumigkeit ansiedeln, wenn ihnen der Verkehr zur Arbeitsstätte, zum Geschäftszentrum durch Verkehrsmittel erleichtert wird, die die gewachsenen Entfernungen ohne größeren Zeitverlust zurückzulegen gestatten. Neue Wohnquartiere lassen sich in weiträumiger Bebauung also nur dann erfolgreich anlegen, wenn sie mit einem wirksamen Straßenbahnnetze ausgestattet sind.

Durch die Einwirkung auf die Bevölkerungsbewegungen werden die Straßenbahnen zu einem der die Grundrentenbewegung bestimmenden Faktoren. Indem sie, wie wir sahen, die Citybildung unterstützen, tragen sie dazu bei, die mit der Citybildung aufs engste verbundene rapide Steigerung der Grundrenten zu fördern. Den gleichen rentensteigernden Einfluß üben sie auch in den Verkehrszügen aus, in die sie gelegt sind, und in den Vororten, die sie mit dem wirtschaftlichen Leben der zentralen Großstadt enger verknüpfen. Der Anbau folgt den großen, in das Land hinausführenden Heerstraßen und wird in den von ihnen durchschnittenen Gebieten um so schneller stattfinden, falls eine Straßenbahn Verbindungsmöglichkeit gewährt. Auch dabei spielt sich wieder ein Wanderungsprozeß ab, wenn auch in bei weitem bescheidenerem Umfange als bei der Citybildung. Wie in der City, lassen sich Gewerbe an den radialen Heerstraßen nieder, und verdrängen die altansässige Bevölkerung in neuentstehende Nebenstraßen. Damit wachsen die Grundrenten der Häuser sofort um ein Vielfaches. Und so sehen wir denn, wie im Zuge dieser Heerstraßen, und befördert durch die auf ihnen verkehrenden Straßenbahnlinien sich die Radien höherer Grundrenten von dem Großstadtkern ausgehend in das Land hinausziehen, während vielleicht das Gebiet zwischen den radialen Straßen noch längere Zeit auf der alten Höhe ländlicher Grundrente zurückbleibt.

Neben diesem rentesteigernden Einfluß üben die Straßenbahnen auch einen renteminderndeu Einfluß aus. Indem nämlich die Anlage neuer Verkehrslinien neue Bebauungsgebiete aufschließt, wird die städtische Grundrente, die sich beim Übergang des Grund und Bodens aus landwirtschaftlichem Betrieb in die städtische Bebauung bildet, in den neuerschlossenen Gebieten erzeugt. Dadurch wird ein rascheres Steigen der Grundrente in den älteren Wohnbezirken und der sich direkt an dieselben anschließenden neueren Gebiete aufgehalten, zugleich aber die geringere Grundrentensteigerung auf ein größeres Gebiet ausgedehnt.

Das städtische Bahnwesen hat also eine doppelte Wirkung, eine zentralisierende, insofern es die Citybildung unterstützt, und eine dezentralisierende,

insofern es die zuwachsenden Bevölkerungsmassen über weitere Gebiete zerstreut. Die beiden Vorgänge der Zentralisation und der Dezentralisation sind natürlich für die städtische Verwaltung von der einschneidendsten Bedeutung. In der City drängt sich der ganze ungeheure Verkehr der Großstadt zusammen. Dieser Straßenverkehr erfordert die besten Straßenkörper, damit er sich auf ihnen mit der geringsten Reibung abspielen kann. Durch den Verkehr werden größere Schmutzmassen aller Art zusammengetragen, und dadurch eine häufigere Reinigung erforderlich, die im Interesse des glatten Verkehrs auch eine bessere sein muß. Im Verkehrsinteresse liegt ferner die intensivste Beleuchtung der Straßen. Die Regelung des Verkehrs macht eine größere Tätigkeit der Straßenpolizei notwendig. Die großen Geschäftsbauten und Warenhäuser stellen an einen ausreichenden Feuerschutz die größten Ansprüche. So wird also durch die Citybildung die Tätigkeit der städtischen Verwaltung in viel höherem Grade angespannt. Auf der anderen Seite werden auch durch die Dezentralisierung, die die Bevölkerung über ein größeres Gebiet zerstreut, der Stadtverwaltung zahlreiche neue Aufgaben gestellt, deren Lösung neue Kräfte beansprucht.

Schon aus diesen kurzen Ausführungen tritt die gewaltige Bedeutung des städtischen Bahnwesens für die städtische Bau- und Wohnungspolitik aufs klarste hervor. In erster Linie kommen nun unter den Verkehrsmitteln die mit Benützung der Straßenkörper arbeitenden Straßenbahnen in Betracht. Für eine gesunde Städtebau- und Wohnungspolitik ist wichtigste Vorbedingung, daß die Stadtverwaltung die Vorgänge der Grundrentensteigerung beherrscht. In den Straßenbahnen besitzen aber die Städte das wichtigste Mittel zu einer solchen Beherrschung. Wie wir bereits sahen, wachsen Stadtbezirke und Vororte mit günstigen Straßenbahnverbindungen gegenüber den anderen ohne eine solche beträchtlich schneller. Zugleich mit dem Wachstum steigen Bodenpreise und Mieten. Liegen nun die Straßenbahnen in der Hand der Kommunen, so können sie diese Bevorzugung ausgleichen, eine Konkurrenz der Bezirke um die Wohnbevölkerung herstellen, die auf die Höhe der Mieten nicht ohne Einfluß bleiben kann. Vor allem bedeutsam ist aber die Möglichkeit, die die Kommunen dadurch erhalten, ihren erworbenen Grundbesitz durch die Straßenbahnen für die Bebauung aufzuschließen. So werden sie in den Stand gesetzt, Wohnkolonien mit billigen Mieten ins Leben zu rufen, deren Umfang mit der Ausdehnung der Bodenflächen wächst. Schon allein diese aus der Wohnungsnot herausgewachsene, stetig vergrößerte Städte- und Wohnungsbautätigkeit unserer größeren Städte, die nur im Besitze der Straßenbahnen planmäßig wirken kann, führt mit Notwendigkeit zu der Forderung, das an Schienen gebundene lokale Transportwesen in städtischen Besitz und Betrieb überzuführen.

I. Die Kommunalisierung der Straßenbahnen.

Wir haben bereits oben in dem Kapitel: Die zentralen Licht-, Kraft- und Wärmeversorgungsanstalten die wichtigeren allgemeinen Gesichtspunkte behandelt, die bei der Kommunalisierung gewerblicher Monopolbetriebe in Frage kommen, so daß wir sie nicht noch einmal in der speziellen Anwendung auf die Straßenbahnen darzustellen brauchen. Wir können uns vielmehr darauf beschränken, kurz die Einwände zu besprechen, die aus den eigentümlichen Verhältnissen der Straßenbahnen und ihres Betriebes hergeleitet werden.

Ein großer Teil der Einwände gegen die Kommunalisierung gewerblicher Monopolbetriebe gründet sich, wie wir sahen, auf die angebliche Schwerfälligkeit der kommunalen Regie. Man preist die technische und die ökonomische Befähigung der Privatunternehmer zur Leitung der Unternehmungen und vergißt dabei, daß es sich meist gar nicht um den Gegensatz Privatunternehmer oder Gemeinde handelt, sondern daß die Frage so gestellt werden muß, ob die Aktiengesellschaft oder die Gemeinde die leitenden technischen und kaufmännischen Beamten anstellen soll. Wie wir bei den Beleuchtungsanstalten die Verdrängung des Einzelunternehmers durch die Aktiengesellschaft beobachten können, so auch bei den Straßenbahnen. Gerade bei den letzteren hat die technische Entwicklung diese Tendenz lebhaft unterstützt. Der Pferdebahnbetrieb ist spurlos verschwunden, obschon noch im Jahre 1893 der unermüdliche Klopffechter des privaten Straßenbahnunternehmertums, K. Hilse, in seiner dickbändigen „Straßenbahnkunde" (II, S. 203) den kühnen Ausspruch getan hat, daß etwaige Sachwidrigkeiten in dem einen oder anderen Betriebe nicht dazu angetan seien, den Pferdebahnbetrieben ihre Leistungsfähigkeit für die Zukunft abzusprechen! An seine Stelle ist der elektrische Betrieb getreten, der ein viel größeres fixes Kapital als der Pferdebahnbetrieb verlangt. Je größer aber das fixe Kapital und damit das Anlagekapital überhaupt wird, desto mehr tritt die Betriebsform der Aktiengesellschaft in den Vordergrund, weil mit ihr die erforderlichen Kapitalien am leichtesten aufgebracht werden können. Der Einzelunternehmer ist mit der Einführung des elektrischen Betriebes mehr und mehr aus dem Straßenbahnbetriebe verschwunden und durch Aktiengesellschaften ersetzt worden. Niemand wird aber behaupten wollen, daß in dem Wesen der Aktiengesellschaft ihre Betriebsüberlegenheit gegenüber den Gemeinden begründet sei. Weit entfernt davon, daß die privaten Straßenbahngesellschaften sich durch eine besonders freie, elastische Verwaltung auszeichnen, ist es geradezu notorisch, daß kaum ein anderer privater Betrieb gleich bureaukratisch verwaltet wird, wie die privaten Straßenbahnbetriebe. Sehr mit Recht konnte Oberbürgermeister Bender auf dem preußischen Städtetage des Jahres 1901 den Ausspruch tun: „Meine Herren, ich möchte Sie fragen, ob man etwas Bureaukratischeres sich denken kann, als die Verwaltung

der Privatstraßenbahn? Ich kenne keine bureaukratischere Verwaltung als diese."

Noch in einer anderen Richtung hat die Elektrisierung der Straßenbahnen die Frage der Kommunalisierung zugunsten des städtischen Betriebes vorwärts gebracht. Die Straßenbahnen sind bedeutende Verbraucher von Elektrizität, und ihr Verbrauch fällt nur zum geringsten Teile in die Stunden der größten Beanspruchung der vor allem der Lichtversorgung dienenden Elektrizitätswerke. Diese Anstalten befinden sich nun zum guten Teil in den Händen der Städte, die natürlich das größte Interesse an ihrer günstigeren Tagesbelastung haben und aus diesem Grunde vor allen bestrebt sind, die Stromlieferung für die Straßenbahnen in ihren Händen zu halten. Eine große Anzahl von Städten hat deshalb den Straßenbahngesellschaften nur unter der Bedingung die Elektrisierung ihres Betriebes gestattet, daß sie ihren Strombedarf in dem städtischen oder dem von der Stadt konzessionierten, von ihr später zurückzuerwerbenden Werke decken. Die Stadt Dresden geht noch weiter. Sie führt auch die gesamte Zuleitung auf ihre Kosten aus, unterhält sie durch die eigenen Arbeiter und erhebt ein Entgelt für die Benützung der Zuleitungen von den Straßenbahngesellschaften. Die Stadt Dresden hat also tatsächlich mit dieser Regelung der Elektrizitätslieferung einen großen Teil des Straßenbahnbetriebes übernommen. Die Gesellschaften haben nur mehr für das Wagenmaterial zu sorgen, den Fahrplan zu entwerfen und den eigentlichen Fahrdienst zu organisieren. Inwiefern eine derartige Tätigkeit über die Kräfte der Gemeinden hinausgeht, und daher gegen das Entgelt hoher Dividenden den privaten Gesellschaften überlassen bleiben muß, entzieht sich der Einsicht.

Von den Gegnern der Kommunalisierung werden ferner aus dem Gegensatz zwischen Polizei und Gemeindebehörde Einwendungen erhoben. Nach § 37 der Gewerbeordnung seien die Gemeinden für ihren Straßenbahnbetrieb nicht von der ortspolizeilichen Regelung befreit, und Eingriffe der Polizeibehörde ihnen ebenso wie Privatunternehmern gegenüber möglich, sofern nach dem polizeilichen Ermessen Bedenken gegen die Betriebsführung der Gemeinde vorliegen. Solche polizeiliche Bedenken gegen Gemeindebetriebe seien nicht ausgeschlossen. Dabei seien unzählige Kompetenzkonflikte kaum zu vermeiden, und daraus recht erhebliche Schwierigkeiten bei Ausübung der ortspolizeilichen Regelungsbefugnis, beziehungsweise -Pflicht zu erwarten. Da, wo Ortspolizeigewalt und Gemeindeverwaltung voneinander getrennt seien, werde man leicht versucht sein, aus Wohlfahrtsrücksichten hervorgegangene Forderungen oder Ablehnungen als willkürliche Maßregeln der Ortspolizei zu kennzeichnen. Man werde von Eingriffen in das freie Selbstverwaltungsrecht der Gemeinden sprechen, wo lediglich verkehrs- oder gewerbepolizeiliche Erwägungen maßgebend gewesen seien. Doch geben wir die eigenen Worte Hilses wieder:

„Man wird leicht übersehen, daß sie im Grunde nur gegen ein Gewerbeunternehmen gerichtet waren, das mit dem Gemeindewesen eigentlich nichts zu tun hat, und zu demselben in keinem engeren Zusammenhange steht, als etwa eine Schneiderwerkstatt zur Herstellung der Gemeindedienerkleider stehen würde. Durch derartige Vorgänge kann jedoch leicht das für das Allgemeinwohl wünschenswerte gute Einvernehmen zwischen Staats- und Gemeindegewalt erschüttert und ein neuer Zankapfel zwischen beide geworfen werden, weshalb allerdings eine geplante Verstadtlichung der Schienenwege vornweg von der Staatsgewalt zu bekämpfen sein könnte." Die Mitwirkung der Ortspolizei bleibt bei der Anstellung der Bediensteten auch gegenüber den Gemeindebetrieben in Geltung. Darin sieht Hilfe natürlich wieder eine Quelle neuer Reibereien zwischen Staats- und Gemeindebehörden, sobald vielleicht einmal politische Gegensätze zwischen beiden Behörden bestehen, und die politische Gesinnung bei den Anstellungen nicht ganz aus dem Spiele bleibt. Er malt dann mit staatsanwaltlichen Farben das Gespenst an die Wand, daß die in den Gemeindeunternehmungen beschäftigten Arbeiter und Bediensteten bei Wahlen und sonstigen Gelegenheiten sich auf die Seite der Gemeinde gegen die Regierungsgewalt stellen würden. Dagegen hätten die Bediensteten privater Straßenbahngesellschaften ihre völlige Unabhängigkeit (!), da ihre Arbeitgeber in gleicher Weise auf ein gutes Einvernehmen mit den Staats- und Gemeindebehörden angewiesen seien. Bei Privatbetrieb im Straßenbahnwesen sei keine Störung verfassungsmäßiger Rechte, keine Verschiebung der tatsächlichen Anschauungsverhältnisse bei Reichs-, Staats- oder Gemeindewahlen zu befürchten. Soweit die Hilfeschen Ausführungen. Die Gefahren, die er so beredt zu schildern weiß, haben sich in der Praxis der kommunalen Betriebsunternehmungen nicht gezeigt. Die Gemeinden betreiben schon seit Jahrzehnten Gasanstalten und Wasserwerke und beschäftigen darin eine große Zahl von Bediensteten, ohne daß sich jemals die Spuren von Verschwörungen der Gemeinden mit ihren Arbeitern gegen die Staatsbehörden gezeigt hätten. Der ganze Gallimathias ist so töricht, daß jede weitere Kritik Zeitverschwendung wäre. Und was die Konflikte zwischen Staats- und Gemeindebehörden angeht, so hat es an Anläßen dazu nicht gefehlt, auch als die Gemeinden noch keinerlei gewerbliche Betriebe hatten. Sie sind aber meistens von den Staatsbehörden ausgegangen, die praeter und häufig contra legem ihre Herrschaftsgelüste auf Kosten der Selbstverwaltung zu befriedigen suchten.

Den Gegnern der Kommunalisierung müssen alle Dinge zum Besten dienen. Wenn dem verhaßten Gemeindebetriebe eins ausgewischt werden kann, sieht man die fanatischen Klopffechter des Privatkapitalismus sich in überradikale Verteidiger der Gemeinwirtschaft verwandeln. Auch diesen Verwandlungsprozeß haben wir bereits oben zu beobachten Gelegenheit gehabt. Hier,

bei den Straßenbahnen, begegnen wir ihm wieder. „Das Ziel der Eisenbahnpolitik, schreibt Herr Hilse, ist die freie Bewegung auf den Schienenwegen.“ Und er läßt dann diesem Grundsatz eine ausführliche Begründung folgen, bei der man sich verwundert fragt, ob denn das der gleiche Herr Hilse sei, der uns sonst die private Unternehmung nicht glänzend genug zu schildern weiß. „Freie Schiene“ ist die Fahne, mit der er gegen die Kommunalisierung zu Felde zieht. Der Verkehr wird um so billiger sein, und sich um so rascher entwickeln, je billiger die Transportkosten sind, und diese werden um so niedriger sein, je weniger Lasten auf den Transportmitteln liegen, und je größer der Wettbewerb der sich dieser Transportmittel bedienenden Unternehmer ist. Deshalb hat sich der Grundsatz in Deutschland durchgesetzt, daß die Straßen öffentlich sind, und kein Wegegeld auf ihnen zur Erhebung gelangt. Der Verkehr bleibt also, da der Bau und die Unterhaltung der Verkehrsstraßen von den öffentlichen Körperschaften getragen wird, von Wegelasten frei. Nun kann nach Hilse zwischen Straßen, die der Schienenwege entbehren, und solchen, die für Schienenwege ausschließlich bestimmt, oder mit bestimmt sind, hinsichtlich der „Ausführungs-, Unterhaltungs- und Herhaltungspflicht“ grundsätzlich kein Unterschied gemacht werden. Daraus folgt für ihn, daß die Schienenwege aus öffentlichen Mitteln auszuführen, zu erhalten und der freien Benützung zur Verfügung zu stellen sind. Diese Forderung ist für Straßenbahnen ebenso berechtigt, wie für Eisenbahnen. Denn es ist völlig unerfindlich, warum der Schienenweg für Zeiten, in denen er durch rollende Fahrzeuge nicht etwa eingenommen ist, anderen Fuhrwerken zur Benützung nicht überlassen bleiben könne, da dann doch jede Gefahr und Zusammenstoßmöglichkeit wegfällt. Diese ganzen Ausführungen über die freie Schiene beweisen, zu welch unfruchtbaren und geradezu törichten Trugschlüssen die in der Juristerei so beliebte Methode der Analogieschlüsse führt. Der Grundsatz der freien Schiene ist betriebstechnisch durchaus undurchführbar. Er würde jeden Eisenbahnbetrieb und ebenso auch jeden Straßenbahnbetrieb unmöglich machen. Man braucht sich die Herrschaft der freien Schiene nur einmal mit etwas Phantasie auszumalen und man wird zu der Überzeugung kommen, daß auch das dümmste Zeug heutzutage nicht nur ausgesprochen, sondern auch gedruckt, in die geschwollenen Worte profunder Weisheit gekleidet und auf deutschen Hochschulen verkündigt wird. Herr Hilse hat bei der Verkündung des freien Schienenprinzips wahrscheinlich sich den Eisenbahn- und Straßenbahnbetrieb nach dem Vorbilde von Vizinalbahnen vorgestellt, wo vielleicht im Laufe des Tages zwei bis drei Züge mit der Geschwindigkeit eines besseren Hundefuhrwerks verkehren. Etwas häufiger verkehren aber auf unseren Haupteisenbahnlinien die Züge immerhin, und auch im Straßenbahnverkehr unserer Großstädte hat man es schon auf eine raschere Zugsfolge gebracht. Die freie

Schiene und der Dreiminutenbetrieb — Esel und elektrischer Funke zusammengespannt —, die von Hand betriebene Dräsine und die Schnellzugslokomotive mit über 100 Kilometer Geschwindigkeit auf gleicher Schiene mit gleichem Rechte verkehrend!

Dieses famose Prinzip der freien Schiene wird nun nach Hilse durch die Kommunalisierung in seiner Verwirklichung gehindert. Insofern soll sie „gegenüber dem Privatbetriebe einen Rückschritt und eine Verschlimmerung des im Traktionsmonopol der Eigentümer liegenden Übels" bedeuten. Verwundert faßt man sich an den Kopf, wie das möglich sein soll, da doch nach vernünftiger Überlegung gerade durch die Kommunalisierung die Verwirklichung der freien Schiene — wenn sie überhaupt je denkbar wäre — allein näher gebracht werden könnte.* Die Begründung des Hilseschen Satzes steht auf der gleichen Höhe, wie das Prinzip der freien Schiene selbst. Mit der Verstadtlichung käme nämlich nach ihm die Gemeinde in die Lage, das Fahrgeld ihren wirtschaftlichen Bedürfnissen entsprechend soweit zu erhöhen, als sie dafür die Genehmigung der Ortspolizeibehörde nur immer zu gewinnen vermöge. Ferner würde die Anlage neuer Straßenbahnen durch Privatunternehmer und die freie Benützung bestehender untersagt, und die Gewerbefreiheit für das Straßenbahnwesen beseitigt. Würde also eine Verstadtlichung der Schienenwege, so schließt Hilse seine Lamentation, in diesem zünftlerischen Sinne zur Wirklichkeit, so wäre die Rückkehr zu den alten Zwangs- und Bannrechten da, welche zum Nachteile der Konsumenten und der gedeihlichen Entwicklung der davon betroffenen Gewerbe Jahrhundertelang einen schädlichen Einfluß geübt haben. „. . . Es darf auf die Erfahrungen der Vergangenheit — wenngleich im Bereiche anderer Gewerbezweige gemacht — gestützt behauptet werden, daß das Straßenbahnwesen in der ausschließlichen Gewalt der Gemeindeverwaltungen eher zurückgehen als vorwärtsschreiten, ja, daß es ein ebenso klägliches Ende nehmen würde, wie dies die Gewerbeberechtigungen der Städte im Mittelalter ausnahmslos gefunden haben." Jedes Wort dieser Ausführungen ist durch die Entwicklung der kommunalen Straßenbahnen und von Herrn Hilse selber in späteren Artikeln widerlegt worden, so daß wir uns hier füglich jedes weitere Eingehen darauf schenken können.

Der einzige Einwand, der mit einer gewissen Berechtigung gegen die Kommunalisierung der Straßenbahnen erhoben werden kann, läuft darauf hinaus, daß die Gemeinden im Verfolge ihrer Straßenbahnpolitik und der

---

* F. Deichen, „Die Kommunalisierung der Straßenbahnen in Deutschland", in der Zeitschrift für die gesamte Staatswissenschaft, 1899, S. 494, erklärt die Verwirklichung des schon öfter aufgetauchten Gedankens der freien Schiene, das heißt des freien Benützungsrechtes der Schiene durch jeden Dritten, nur beim Kommunalbetriebe für möglich.

Ausgestaltung ihres Straßenbahnnetzes gezwungen werden, über ihr Stadtgebiet hinauszugehen. Das durch die Kommunalisierung angestrebte Zusammenfallen von Straßenherr und Straßenbahnunternehmer, wodurch das reibungslosere Arbeiten des letzteren gesichert wird, fällt dann fort. Die Gemeinden erscheinen in den Nachbargebieten nur als private Unternehmer, und ihre Interessen können und werden in Konflikt mit den besonderen der einzelnen Vororte kommen. Dabei wird der Unterschied, der zwischen der Gemeinde und den Aktiengesellschaften als Straßenbahnunternehmern auch in diesen Fällen fortbesteht, von den Gegnern der Kommunalisierung wohlweislich verschwiegen. Auch wenn die Gemeinden ihre Straßenbahnen in die Nachbargebiete hinein fortsetzen, so tun sie das nicht, um Profit zu machen, sondern in erster Linie, weil die Interessen des nach ihnen als Zentren gravitierenden Vorortsverkehrs die Ausdehnung und den Betrieb der Straßenbahnen erfordern. Aktiengesellschaften dagegen sind und bleiben Institute der Profiterzeugung. Wo sie den Profit machen können, ist ihnen gleichgültig. Sie werden daher Vororte nur dann mit Straßenbahnen versehen, wenn es für sie profitabel ist. Daraus folgt, daß die Vorortgemeinden viel leichter mit ihrer Zentralgemeinde verhandeln und zu einer Einigung gelangen können, deren Interessen in weitem Umfange den ihrigen parallel laufen, als mit privaten Gesellschaften, deren Privatinteresse stets mit den öffentlichen Verkehrsbedürfnissen in Konflikt kommt, wenn deren Befriedigung sich für sie nicht bezahlt macht. Sie werden also als Straßenherrinnen stets besser fahren, wenn die Zentralgemeinde Straßenbahnunternehmerin ist, als wenn sie einer privaten Gesellschaft gegenüberstehen.

Das Auseinanderfallen von Straßenherr und Straßenbahnunternehmer ist in beiden Fällen das gleiche, aber die Wirkungen sind verschieden, da die Person der Straßenbahnunternehmer wesentlich verschieden ist. Hilse, der es für unnatürlich erklärt, einer Gemeinde das Recht zuzugestehen, ihr Betriebsfeld auf fremde Gemeinden auszudehnen, während es für unsittlich gelte, Privatunternehmer gegen den Willen der Gemeinden zur Benützung von Gemeindestraßen für Bahnzwecke zuzulassen, drückt sich stillschweigend um diesen Unterschied herum. Da er aber doch nicht wagt, den Gemeinden die Ausdehnung ihrer Straßenbahnlinien auf die Vororte zu bestreiten und den Verkehr der Vororte den privaten Unternehmern auszuliefern, so bleibt ihm „als die einzige natürliche Lösung aus diesem Wirrsal" nur der Ausweg übrig, das Reich, und zwar die Post- und Telegraphenverwaltung, für die berufene Unternehmerin der Straßenbahnbetriebe zu erklären! „Dem Reich wird also die Zukunft der deutschen Straßenbahnen gehören. Es wird nicht bloß die Privatunternehmungen, sondern auch die Gemeindebetriebe aufzehren" — in dieser geistigen Débâcle endigt Herr Syndikus Professor Dr. Karl Hilse.

Das Reich! In der Tat, das Reich! Herr Professor Hilse hat es in seinem zweibändigen Wälzer „Straßenbahnkunde“, Band II, S. 30 ff. unwiderleglich nachgewiesen. Stadt und Staat sind beide ungeeignet, die Straßenbahnen zu übernehmen. Die Gründe, die gegen den kommunalen Betrieb sprechen, haben wir bereits kennen gelernt. Der staatliche Betrieb eignet sich nicht, weil die örtlichen Bedürfnisse verschieden sind, und „ihre sachgemäße Berücksichtigung von einer staatlichen Zentralstelle für entferntere Orte leicht verfehlt wird. . . . Der Übergang zum Staatsbetriebe würde weder die bessere Ausnützung, noch eine richtigere Betriebsgestaltung, noch eine Verringerung der Ausgaben oder ein Erhöhen der Erträge, also kein Steigern des Überschusses sichern.“* Wenn das gegen den Staat gilt, wird es nicht minder gegen das Reich gelten. Ganz richtig, sagt Herr Hilse. Aber, im Reichspostamte ist bereits eine Behörde vorhanden, die den Weltverkehr, soweit er in der Brief-, Gedanken- und Wortvermittlung besteht, schon heute besorgt. Sie besitzt an jedem Orte eine Verwaltungsstelle, die entsprechend den durch Übernahme des Straßenbahnbetriebes vermehrten Geschäften erweitert werden kann, in den Posthaltereien ein für Pferdepflege und Wagengestellung, in den Telegraphenbeamten ein für elektrische Betriebe vorgebildetes Personal. Außerdem würden die Konflikte zwischen der elektrischen Straßenbahnzuführung und den vorhandenen Telegraphen- und Fernsprechleitungen wegfallen. Beim Reichsbetriebe würde die kleinliche Interessenpolitik, die häufig die Gemeindebehörden beherrscht, vollständig verschwinden. Es könnte ferner zwischen dem Straßenbahnbetriebe und dem Postbetriebe ein Ausgleich der vorhandenen mechanischen und sonstigen Betriebskräfte stattfinden, so daß zum Beispiel die für den Paket- und Briefverkehr vorhandenen Pferdekräfte bei dem Sonn- und Feiertagsverkehre Verwendung finden könnten. Das sind die „Vorerörterungen“, die den Herrn Professor zu der Überzeugung geführt haben, daß der Reichsbetrieb der einzig denkbare Ersatz des Privatbetriebes sein würde. Die „Fülle von Gesichtspunkten“, die außerdem noch dafür sprechen, hat er uns leider verschwiegen, da ihre Darlegung den Rahmen seiner Arbeit überstiegen hätte. Das ist sehr schade. Wir wären auf die Gesichtspunkte sehr neugierig gewesen! Unsere Enttäuschung wird nur durch die Überlegung gemildert, daß wir dadurch einer Wiedergabe der Gesichtspunkte überhoben worden sind. Der Gedanke, einer zentralisierten Organisation, wie es die Reichspost als Besorgerin des nationalen und internationalen Brief- usw. Verkehrs sein muß, ein so rein lokales Institut, wie die Straßenbahnen, zu überweisen, ist so durchaus absurd, zeigt einen so vollständigen Mangel an Verständnis für die Bedürfnisse des lokalen Straßenverkehrs, und der Stadtverwaltung im all-

* Hilse, „Straßenbahnkunde“, II, S. 28.

gemeinen, daß jede weitere Prüfung dieses Vorschlages eine Beleidigung des Lesers sein würde.

Damit haben wir in der Hauptsache die besonderen gegen die Kommunalisierung der Straßenbahnen gerichteten Einwände erledigt und wenden uns nunmehr dazu, die kurze aber lehrreiche Geschichte der Kommunalisierung der Straßenbahnen in Deutschland darzustellen, wobei ein kurzer Rückblick auf die Entwicklung des Straßenbahnwesens gestattet sei. Die Straßenbahnen sind in Amerika entstanden, wo bereits im Jahre 1852 die erste Pferdebahn angelegt wurde. Von dort kamen sie nach England und den Kontinent. Am 22. Juni 1865 wurde die erste deutsche Pferdebahn von Berlin nach Charlottenburg eröffnet. Überall bedurfte es längerer Zeit, ehe die Bedeutung der Straßenbahnen für den Innenverkehr der Städte erkannt wurde. In Deutschland hat sich die Straßenbahn das Terrain ganz besonders langsam erobert. Bei dem Mangel der damaligen Zeit an Unternehmungsgeist eine begreifliche Erscheinung. Dem Berliner Vorbild folgte im Jahre 1866 Hamburg, und zwei Jahre später Stuttgart, aber erst in den siebziger Jahren beginnt der eigentliche Aufschwung im Straßenbahnbau. Es entstanden Straßenbahnen:

1872 Leipzig, Frankfurt a. M., Dresden, Hannover,
1873 Große Berliner Pferdebahn, Ütersen,
1875 Wiesbaden,
1876 Düsseldorf, Elberfeld-Barmen, Bremen, München, Metz,
1877 Karlsruhe, Cöln, Breslau, Cassel, Magdeburg, Neue Berliner Pferdebahngesellschaft,
1878 Hamburg-Altonaer Pferdebahn, Mannheim-Ludwigshafen, Straßburg, Ingolstadt,
1879 Pyrmont, Stettin, zweite Gesellschaft in Bremen,
1880 Chemnitz, Potsdam, Posen, Aachen,
1881 Bremerhaven, Lübeck, Augsburg, Königsberg, Dortmund, Kiel, Nürnberg, Braunschweig, Rostock, München-Gladbach, Duisburg, Flensburg, Schwerin,
1882 Mülhausen i. E., Halle, Köpenick, dritte Bahn in Hamburg-Altona,
1883 Erfurt, Crefeld, Görlitz,
1884 Mannheim-Feudenheim, Offenbach, zweites Unternehmen in Cassel und in Magdeburg,
1885 Heidelberg,
1886 Schönebeck, Wiesloch, zweite Bahn in Stuttgart,
1887 Coblenz, Halberstadt, vierte Gesellschaft in Hamburg,
1888 Bromberg, Wittenberg, Oldenburg,
1889 Riesa,
1890 Schleswig, Trier,
1891 Bonn, Thorn und Friedrichshagen.

Wie bei den Gasanstalten, so hat auch bei den Straßenbahnen ausländisches Kapital, englisches und belgisches, eine nicht unbedeutende Rolle gespielt. The Tramways Co. of Germany betrieb die Straßenbahnen zu

Dresden, Halle, Hannover, Leipzig, je eine englische Gesellschaft in Magdeburg und Hamburg-Altona Bahnen, während eine belgische Gesellschaft die Städte Elberfeld-Barmen, Cöln, Düsseldorf, Frankfurt a. M. als Arbeitsgebiet gewählt hatte. Über die Entwicklung der Straßenbahnen geben die folgenden Ziffern Auskunft:

1879	waren	erbaut	in	24	deutschen	Städten	483	Kilometer Geleis,
1882	„	„	„	44	„	„	821	„ „
1886	„	„	„	55	„	„	1050	„ „
1888	„	„	„	62	„	„	1217	„ „

Im letztgenannten Jahre wurden auf den deutschen Straßenbahnen rund 285 Millionen Personen befördert und dafür 34,6 Millionen Mark vereinnahmt. Gegenüber England und insbesondere Amerika war die deutsche Entwicklung trotz ihrer Fortschritte seit den siebziger Jahren zurückgeblieben. Auch bei der Einführung der Elektrizität als Betriebskraft ist, wenigstens im Vergleich zu Amerika, die Haltung eine zurückhaltende gewesen, obwohl damals die überwiegende Mehrzahl der Straßenbahnbetriebe in den Händen der angeblich so fortschrittlustigen Privatunternehmung lag. Das ist um so auffallender, als gerade deutsche Techniker bei der Ausnützung der Elektrizität als Zugkraft für den Straßenbahnbetrieb frühzeitig tätig gewesen waren. Nach einigen Versuchen in Amerika und Österreich brachte Werner Siemens in der auf der Berliner Industrieausstellung vorgeführten elektrischen Versuchsbahn im Jahre 1879 die erste praktische Anwendung der Elektrizität für den Straßenbahnbetrieb. Eine kleine elektrische Lokomotive, die den Strom durch eine in der Mitte des Geleises liegende, gegen die Fahrschienen etwas erhöhte Schiene zugeführt erhielt, zog einige leichte doppelsitzige Wagen, auf deren jedem sechs Personen Platz fanden. Dieselbe Bahn wurde später auf den Ausstellungen in Düsseldorf, Wien, Frankfurt a. M. und Breslau vorgeführt, und war überall der Gegenstand lebhaftesten Interesses. Ihr folgte im Jahre 1881 die dauernde Anlage einer elektrischen Bahn vom Anhalter Bahnhof in Groß-Lichterfelde bei Berlin nach der Hauptkadettenanstalt daselbst, bei welcher die Stromzu- und -Rückleitung durch die Fahrschienen erfolgte. Im Jahre 1882 wurden gleichfalls von der Firma Siemens & Halske Versuche mit elektrischem Betrieb auf den Geleisen der starke Steigungen aufweisenden Pferdebahn von Charlottenburg nach dem Spandauer Bock angestellt. Am 22. Oktober des folgenden Jahres wurde ferner die elektrische Straßenbahn von Mödling bei Wien nach Vorderbrühl, 1884 die von Sachsenhausen nach Offenbach und 1885 die Verlängerung der Mödlinger Bahn nach Hinterbrühl eröffnet. Trotz der vielversprechenden Versuche konnte der elektrische Betrieb von Straßenbahnen sich in Europa nicht recht entfalten. Günstigeren Boden fand er in Nordamerika, wo die große Ausdehnung der Städte und

die dadurch notwendig gewordene rasche Beförderung der Passagiere, der zumeist sehr schlechte Zustand der Straßen, die allgemeine Unternehmungslust des amerikanischen Unternehmertums die rasche Einführung des neuen Verkehrsmittels bewirkten. Im Jahre 1885 wurde die erste elektrische Straßenbahn in Amerika zwischen Windsor und Baltimore eröffnet. Seitdem nahm die Entwicklung des elektrischen Betriebes einen so schnellen Verlauf, daß zu Ende des Jahres 1891 6500 Kilometer = $^{2}/_{5}$ aller vorhandenen Straßenbahnen, Ende 1894 bereits 14413 Kilometer und Sommer 1896 zirka 20000 Kilometer Straßenbahnen elektrisch betrieben wurden. Die amerikanischen Erfolge reizten auch zur Nachahmung in Europa. Die Vorzüge des elektrischen Betriebes, leichte Überwindung größerer Steigungen, die Möglichkeit, größere Geschwindigkeiten anzuwenden, ruhigere und sicherere Fahrt, rasches Anhalten der Wagen, Reinhaltung der Straßen, bessere Anpassung an die Bedürfnisse des wechselnden Verkehrs, geringere Betriebskosten, mußten sich schließlich auch auf dem konservativen Kontinent durchsetzen. Im Jahre 1891 wurde in Halle a. S. die erste elektrische Straßenbahn mit Oberleitung nach dem System Sprague von der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft zu Berlin eröffnet. Ihr folgten die Bahnen in Gera und Bremen, von denen die letztere nach dem System Thomson-Houston erbaut, April 1892 in Betrieb kam, dann Breslau, Dresden, Hannover, Remscheid, Essen, Dortmund, Chemnitz, Bochum, Zwickau, Plauen, Lübeck und Hamburg. Der gewaltige Aufschwung, den die Elektrizitätsindustrie in den neunziger Jahren in Deutschland nahm, kam auch den Straßenbahnen zugute. Hatte noch Ende 1893 die Zahl der Bezirke mit elektrischen Bahnen nur elf betragen, so setzt seitdem eine rapide Entwicklung ein. Nicht nur die dem städtischen Verkehr dienenden Straßenbahnen wurden elektrisiert, auch die Vorortsbahnen wurden mit dem neuen Betriebsmittel ausgestattet. Dann eröffnete der Verkehr von Ort zu Ort in den Industriebezirken der Elektrizität ein neues Feld. Wie schnell die Fortschritte gewesen sind, darüber gibt die folgende Tabelle Auskunft, die wir der „Elektrotechnischen Zeitschrift“ entnommen haben.

	1. August 1896	1. Septbr. 1897	1. Septbr. 1898	1. Septbr. 1899	1. Septbr. 1900	1. Oktbr. 1901
Hauptzentren, Zahl der	42	56	68	88	99	113
Streckenlänge . . km	582,9	957,9	1429,5	2048,6	2868	3099,4
Geleislänge . . . km	854,1	1355,9	1939,1	2812,6	4254,8	4548,7
Motorwagen . Stück	1571	2255	3190	4504	5994	7290
Anhängewagen . Stück	989	1601	2128	3138	3962	4967
Leistung der elektrischen Maschinen in KW .	18560	24920	33333	52509	75608	108021
Leistung der für Bahnbetrieb verwendeten Akkumulatoren in KW	—	—	5118	13532	16890	25531

Nach diesem kurzen Überblick über die Entwicklung der Straßenbahnen in Deutschland wenden wir uns der Frage zu, welchen Gang die Kommunalisierung der Straßenbahnen bei diesem stürmischen Eroberungszuge des in der Elektrizitätsindustrie angelegten Kapitals genommen hat. Schon frühzeitig, aber doch nur vereinzelt, ist es in einzelnen Gemeinden zum Bau von Straßenbahnen aus Gemeindemitteln gekommen. Köpenick, Mariendorf, Rixdorf und Wiesloch sind hier zu nennen. An diesen Orten haben sich die Gemeindebehörden aber nur deshalb zu einem solchen Vorgehen entschlossen, weil es nicht gelang, private Unternehmer für den Bau und Betrieb einer Straßenbahn zu gewinnen, die Gemeinden aber die großen Vorteile einer solchen nicht entbehren wollten. Den Betrieb hat nur Wiesloch auf Gemeinderechnung geführt. Dagegen hat Köpenick seine Straßenbahnen weiter verpachtet und Rixdorf hat sie unter dem Herstellungswerte an eine leistungsfähige Privatgesellschaft verkauft. Der Kommunalisierungsgedanke gewann erst dann an Kraft, als die Straßenbahnen sich zu erfolgreichen, Dividenden abwerfenden Betrieben entwickelt hatten, trotzdem aber die im Interesse des städtischen Verkehrs unbedingt von ihnen zu fordernden, jedoch vielleicht weniger profitabeln Erweiterungen ihres alten Netzes ablehnten. Es war nicht allein, wie Hilse in einem Artikel in der „Zeitschrift für das gesamte Lokal- und Straßenbahnwesen", 1898, S. 77, so schön sagt, die Mißgunst, die die Gemeinden dazu veranlaßt hat, der Kommunalisierung der Straßenbahnen näher zu treten. Die Gründe, die die Gemeinden, häufig wider ihren Willen, auf die Bahn der Verstadtlichung getrieben haben, lassen sich in die Worte: Unzulänglichkeit der privaten Unternehmung zusammenfassen. Sie zeigte sich in den zu hohen Tarifen und der Weigerung, sie herabzusetzen, in der nicht ausreichenden Wagenfrequenz und in der Weigerung, sie zu steigern, in dem Ausschluß der neu entstandenen Wohnungsbezirke und der Vororte von den Vorteilen des Straßenbahnbetriebes und in der Weigerung, diese Ausdehnungsbedürfnisse zu befriedigen. Es waren nicht allein auswärtige Gesellschaften, die „kein richtiges Verständnis für die örtlichen Verkehrsbedürfnisse und keine Nachgiebigkeit gegenüber wohlerwogenen Wünschen der Gemeindeverwaltung" hatten, wie uns Herr Hilse in den verschiedensten Artikeln gern weismachen möchte. Auch die deutschen Gesellschaften haben das gleiche Sündenregister aufzuweisen, und wenn Herr Hilse noch so oft ihren Unternehmungsgeist, ihren Opfersinn, ihre Mühen, ihren rastlosen Eifer preist und jammernd ihr Schicksal beweint, daß sie der Vergewaltigung weichen und die Früchte ihrer Arbeit an andere verlieren müssen. Gegenüber den Versuchen, die deutschen Straßenbahngesellschaften für besser als die ausländischen hinzustellen, sie weiß zu waschen oder, wo das mit dem besten Willen nicht möglich ist, sie in das Dunkel des Nichtwissens zu hüllen, wird es notwendig, nachzuweisen, daß

nicht nur die ausländischen, sondern ebenso auch die inländischen Straßenbahnverwaltungen durch ihre absolute Vernachlässigung der Interessen des Gemeinwohls die Gemeinden geradezu zu einer Kommunalisierung gezwungen haben. Lassen wir deshalb die Erfahrungen, die die einzelnen Großstädte mit den privaten Straßenbahnen gemacht haben, an uns vorüberziehen.

Wir beginnen mit der Stadt Düsseldorf, wo die ständigen Konflikte mit der Straßenbahngesellschaft wohl am frühesten zu dem Beschlusse geführt haben, die Straßenbahnen in den städtischen Besitz überzuführen. In Düsseldorf war es eine belgische Gesellschaft, der im Jahre 1877 das Recht eingeräumt worden war, eine Pferdebahn anzulegen und zu betreiben. Die Dauer der Konzession war auf 25 Jahre festgesetzt und der Gesellschaft ein Monopol gegenüber der privaten Konkurrenz gegeben. Die Stadt hatte sich das Recht vorbehalten, die anfänglich konzessionierten Linien zu verlängern, mußte aber bei sonst gleichen Bedingungen der Gesellschaft die Ausführung übertragen. Sie konnte nach dem Vertrage die gesamte Anlage gegen Zahlung einer Quote der letzten Bruttoeinnahme übernehmen, doch mußte dieser Entschluß zur Übernahme ein Jahr vor der Ausführung mitgeteilt werden. Die Bedürfnisse des Verkehrs, insbesondere die Verlegung der Personenbahnhöfe und die Errichtung eines neuen Zentralbahnhofes zu Ende der achtziger Jahre forderten die Herstellung neuer Bahnlinien. Die Gesellschaft erklärte sich aber zu ihrer Ausführung nur dann bereit, wenn ihre Konzession bis zum Jahre 1920 verlängert und der Schutz gegen Konkurrenz auf dieselbe Zeit ausgedehnt würde. Da die Stadt mit der Gesellschaft zu keiner Einigung kommen konnte, entschloß sie sich, die notwendigen Linien nach dem Zentralbahnhof und Oberbilk auszuschreiben, auch wenn dadurch der Vertrag mit der Gesellschaft verletzt werden sollte. Die Gesellschaft erhob Einspruch und es kam zu einem langwierigen Prozeß, der auch in zweiter Instanz zu Ungunsten der Stadt ausfiel. Um die Bedürfnisse des Verkehrs wenigstens in etwas zu befriedigen, plante die Stadt vorläufig die Einrichtung und Unterstützung von Omnibuslinien, entschloß sich aber im Juni 1891 zum Ankauf der gesamten Anlagen der Aktiengesellschaft. Auf Grund der vertraglichen Bestimmungen hatte die Stadt an die Gesellschaft nicht nur den tatsächlichen Wert der Betriebsmittel und des Inventars zu vergüten, sondern auch der Gesellschaft bis zum Jahre 1902 eine Abfindungsrente von 107573 Mk. jährlich zu bezahlen. Zum Betrieb der auf diese Weise erworbenen Straßenbahnen konnte sich die Stadt nicht entschließen. Sie verpachtete die Bahnen an den früheren Straßenbahndirektor der Gesellschaft auf die Dauer von zehn Jahren, kündigte aber dann den Vertrag schon im Jahre 1899, um die Elektrisierung des Bahnnetzes durch die Firma Schuckert & Co. durchführen zu lassen. Am 1. Juli 1900 übernahm die städtische Verwaltung den gesamten Betrieb in eigene Regie.

Düsseldorf ist es noch mit verhältnismäßig geringen Opfern gelungen, sich von der privaten Gesellschaft zu befreien. Auch die Zeit, während der es unter der Unzulänglichkeit der Gesellschaft zu leiden hatte, ist nicht gerade sehr lang gewesen. Viel schlechter ist es da München gegangen, das von vornherein mit all den Segnungen des Privatbetriebes beglückt wurde. Bereits im Jahre 1876 hatte die Stadtgemeinde mit dem Industriellen Otlet in Brüssel einen Vertrag über den Bau und Betrieb einer Straßenbahn abgeschlossen. Zwei Jahre später gründete dieser eine Aktiengesellschaft in Brüssel, der er alle seine Rechte und Verpflichtungen abtrat. Das war eine Verletzung des Vertrages. Trotzdem unterließ es die Gemeindebehörde, die letzten Konsequenzen aus diesem Vertragsbruche zu ziehen. Sie trat vielmehr in äußerst langwierige Verhandlungen mit Otlet, um den vertragswidrigen Zustand in Güte zu begleichen und eine Erweiterung des Trambahnnetzes herbeizuführen. Nach vierjährigen Verhandlungen gelang es, zu einer neuen Vereinbarung zu kommen. Im Juni 1882 wurde die Münchener Trambahnaktiengesellschaft rechtsgültig konstituiert und mit ihr von der Gemeinde ein neuer Vertrag abgeschlossen. In dem neuen Vertrage wurde der Gesellschaft die Erbauung einer Anzahl neuer Linien auferlegt. Der Vertrag war ein mühsam zusammengeschusterter Kompromiß, bei dem die Trambahn alle nicht sehr rentablen Linien möglichst auszuschließen gesucht hatte. Trotzdem sich die Gesellschaft in dem Vertrage verpflichtet hatte, die Linie Schwabing-Theresienhöhe weiter zu führen, lehnte sie doch den Bau der Strecke ab, da ihr von der Staatsbehörde die Verpflichtung auferlegt worden war, zwischen beiden Geleisen zu pflastern. Als das Schiedsgericht einberufen werden sollte, trat die Gesellschaft mit Vergleichsvorschlägen hervor, die dann nach langwierigen Verhandlungen zu einem Kompromiß führten. Schon der Verwaltungsbericht 1882/87 hob hervor, daß der Magistrat stets bemüht gewesen sei, alle Wünsche der Einwohnerschaft wegen schnelleren Betriebes, Einstellung einer größeren Anzahl von Wagen auf besonders frequenten Strecken, Ausdehnung des Betriebes auf spätere Abendstunden usw. der Gesellschaft gegenüber zu vertreten, daß aber die Gesellschaft sich häufig auf ihre vertragsmäßig festgestellten Verpflichtungen berufen und eine freiwillige Ausdehnung derselben abgelehnt habe. Auch über die Abonnements kam es zu einer Meinungsverschiedenheit zwischen der Direktion und dem Magistrat, zu deren Schlichtung ein Schiedsgericht einberufen werden mußte. Im Jahre 1888 regten die Gemeindebevollmächtigten die Ausdehnung des bestehenden Trambahnnetzes an, und der Magistrat richtete infolgedessen an die Trambahngesellschaft das Ersuchen, über den Ausbau des Netzes Vorschläge zu machen. Nach anfänglicher Weigerung machte die Gesellschaft Vorschläge, die aber durchaus nicht als genügende Grundlage für die Verhandlungen gelten konnten. Die Gemeinde sah sich gezwungen, der

Frage näher zu treten, ob nicht eine Erweiterung des Trambahnnetzes auch ohne die bestehende Gesellschaft, sei es mit Betrieb in eigener Verwaltung, sei es mit Verpachtung des Betriebes an einen anderen Unternehmer, möglich sei. Die Möglichkeit war in München um so eher gegeben, als nach dem Vertrage die Gesellschaft gegen das Durchkreuzen ihrer Geleise durch andere Bahnanlagen und gegen die Anlage von gleichlaufenden Geleisen anderer Unternehmer auf eine Strecke von höchstens 200 Meter keinen Einspruch erheben konnte. Außerdem mußte sie durch Einführung von Umsteigekarten den Übergang von ihren eigenen Linien auf die anderer Unternehmer gestatten. Der Magistrat schlug der Gesellschaft also eine Reihe neuer Linien vor, zugleich aber versuchte er durch eine Abänderung des Vertrages Betriebsverbesserungen und überhaupt eine größere Berücksichtigung der öffentlichen Interessen zu erreichen. Die Gesellschaft verfolgte ihre alte Politik. Sie lehnte einen Teil der Forderungen ab, und erklärte sich bereit, einen anderen Teil unter der Voraussetzung zu bewilligen, daß über die finanziellen Grundlagen eine Einigung erzielt würde. Der Magistrat sollte zunächst einmal die materiellen Vorteile bekannt geben, die er der Gesellschaft für die Erweiterung des Trambahnnetzes bewilligen wollte. Diese Antwort der Gesellschaft machte umfangreiche Erhebungen der Gemeinde notwendig, über die ungefähr ein ganzes Jahr hinging. Das Resultat der Untersuchungen ging dahin, daß die Gesellschaft sehr wohl in der Lage wäre, die gewünschte Erweiterung des Bahnnetzes und die Veränderungen des bestehenden Vertrages ohne ein besonderes Äquivalent und ohne Gefährdung der Dividenden der Aktionäre zu gewähren. Mit dem Berichte des Magistrats beschäftigte sich ein gemeinsamer Ausschuß beider Kollegien, der außer den neu zu erbauenden Linien eine ganze Reihe von Vertragsveränderungen, insbesondere über die Dichtigkeit des Betriebes, die Abonnements-, Schüler- und Zeitkarten, Arbeiterwochenkarten, die Beförderung von Gütern außerhalb der Betriebszeit durch die Stadtgemeinde usw. empfahl. Vor allem wichtig waren aber die Vorschläge, durch die er die Herstellung künftiger Trambahnlinien sicherzustellen suchte. Die Stadtgemeinde sollte den Bahnkörper und die Schienen auf ihre Rechnung herstellen, die Gesellschaft aber den Betrieb der neuen Linien gegen Garantie einer Mindesteinnahme durch die Stadt übernehmen. Aus den Überschüssen der Einnahmen über die Betriebsausgaben sollte der Stadt eine 6prozentige Amortisations- und Verzinsungsquote des Anlagekapitals gezahlt werden. Von den weiteren Überschüssen sollte die Stadt drei Viertel, die Gesellschaft ein Viertel erhalten. Die Vorschläge des Ausschusses wurden im Mai übermittelt; im Oktober antwortete die Gesellschaft. Die Direktion erklärte, sie sei nicht in der Lage, diese Forderungen ohne Gegenleistung zu erfüllen. Mit dem Bau der zukünftigen Linien auf Rechnung der Gemeinde war sie einverstanden, falls

dieser Grundsatz schon auf die neuen zur Verhandlung stehenden Linien ausgedehnt würde. Das Verlangen, einen dichteren Betrieb je nach der Betriebseinnahme einzurichten, lehnte sie ab, ebenso die Ausgabe von Abonnementskarten, die auch für Angehörige des Inhabers gültig sein sollten, und die Ausstellung von Wochenkarten für Arbeiter mit 50 Prozent Ermäßigung, weil sie für Massenbeförderung nicht eingerichtet sei (!). An der Forderung, daß die Gemeinde in Zukunft die neuen Linien auf eigene Kosten zu bauen hätte, hielt die Gesellschaft mit aller Energie fest. Nur auf dieser Grundlage war sie zu weiteren Vereinbarungen über neue Änderungen des bestehenden Vertrages bereit. Nun hat ja das von dem Ausschuß vorgeschlagene Verfahren den Vorteil, den Bau zukünftiger Linien ganz bedeutend zu erleichtern. Für die Gemeinde selber brachte es aber ein nicht unbedeutendes Risiko mit. Die ertragreichsten Linien waren im Besitze der Gesellschaft. Von den späteren ließ sich zunächst keine bedeutende Rente erwarten. Außerdem konnte sich die Gemeinde zukünftigen, an sie herantretenden Forderungen, neue Linien zu bauen, viel schwerer erwehren. Aber die Gesellschaft nützte ihre günstige Stellung rücksichtslos aus, und ließ sich auch auf die Pacht der von der Gemeinde zu bauenden Linien nicht ein. Das Ergebnis der langwierigen Verhandlungen läßt sich in der folgenden Weise zusammenfassen. Die Gesellschaft ist verpflichtet, alle Linien in Betrieb zu nehmen, deren Bau auf Rechnung der Gemeinde erfolgt ist. Von den Bruttoeinnahmen der kommunalen Linien werden die Betriebsausgaben abgerechnet. Dann erhält die Stadt eine 4prozentige Verzinsung der festgesetzten Anlagekosten und eine 2prozentige Abschreibungsquote, dann einen Anteil von 3 Prozent aus der Bruttoeinnahme und der Rest wird in dem Verhältnis von 3 : 1 zwischen Gemeinde und Gesellschaft geteilt. Damit hatte also die Gesellschaft ihr Ziel erreicht, und sie konnte deshalb den weiteren Forderungen der Gemeinde, die sich auf den Betrieb, die Abonnements, die Pflasterung, die Benützung der Bahngeleise zu Gütertransporten usw. bezogen, Entgegenkommen beweisen.

Die zweite Periode der Konflikte zwischen Stadtgemeinde und Straßenbahn beginnt mit der Einführung des elektrischen Betriebes. Mehr und mehr hatte sich der Pferdebahnbetrieb als durchaus unzulänglich für die gewachsenen Bedürfnisse der Großstadt erwiesen. An Sonn- und Feiertagen reichten die Betriebsmittel nicht aus, um die hinausströmenden Bevölkerungsmassen glatt und schnell zu befördern. Infolge der Ausdehnung des Stadtgebietes waren die Entfernungen in der Stadt so gewachsen, daß der Pferdebahnbetrieb ihrer nicht mehr Herr werden konnte. Schon 1894 begann daher die Stadtgemeinde auf den von ihr gebauten Linien mit der Einführung des elektrischen Betriebes, der mit der großen Betriebsverbesserung auch eine bedeutende Steigerung der Einnahmen brachte. Die kommunalen Linien bildeten aber nur

einen geringen Bruchteil des gesamten Münchener Straßenbahnnetzes, und die Gesellschaft war durchaus nicht geneigt, dem Beispiel der Stadtgemeinde ohne weiteres zu folgen. Auf Grund des Vertrages konnte zwar von der Straßenbahngesellschaft die Einführung des elektrischen Betriebes verlangt werden, aber nur unter der Voraussetzung, daß die Einführung desselben gegenüber den Vorteilen nicht mit unverhältnismäßigen Kosten verbunden sei. Nun wurden aber die Kosten der Elektrisierung des gesamten Straßenbahnnetzes auf zirka 4 Millionen Mark geschätzt. Die Amortisation dieses Betrages innerhalb der zirka zehn laufenden Jahre der Konzession hätte die künftigen Reinerträgnisse des Unternehmens, und damit die Dividenden beträchtlich geschmälert. Infolgedessen stellte sich die Direktion der Trambahn auf den Standpunkt, daß bei dieser Sachlage eine Verpflichtung zur Einführung des elektrischen Betriebes für sie nicht bestände. Sie erklärte sich aber dazu bereit, wenn ihr eine entsprechende Verlängerung der Konzession gewährt würde. Gegen Konzessionsverlängerung sind unsere privaten Gesellschaften immer zu haben. Forderungen, deren Bewilligung nach ihren Angaben den sofortigen Ruin des Unternehmens nach sich ziehen würden, werden von ihnen glatt bewilligt, sobald sie damit eine Konzessionsverlängerung herausschlagen können. Die Herren haben einen unverwüstlichen Glauben an die Entwicklung unserer Großstädte. Sie sind fest davon überzeugt, daß trotz aller Lasten, die sie auf ihr Unternehmen laden mögen, doch die zukünftige Entwicklung der Großstadt ihnen noch beträchtliche Profite in den Schoß werfen wird — wenn sie sie nur lange genug ausbeuten können! Die Münchener Gemeindevertretung war nun nicht geneigt, die Herrschaft der Trambahngesellschaft zu verlängern. Um aber trotzdem von ihr die Einführung des elektrischen Betriebes einzuhandeln, mußte sie sich zu bedeutenden finanziellen Zugeständnissen herbeilassen. Durch den neuen Vertrag vom 25. Oktober 1897 erhielt die Stadtgemeinde das Recht zur unbeschränkten Einführung des elektrischen Betriebes. Das städtische Elektrizitätswerk übernimmt die Stromlieferung zum Selbstkostenpreise unter Zugrundelegung eines Wagennutzkilometertarifes. Die Leitung des Betriebes und die Verwaltung des Unternehmens bleiben bis zum Ablauf des Vertrages in den Händen der Trambahngesellschaften. Die Kontrolle erfolgt durch die städtische Trambahninspektion. Das Trambahnunternehmen wird in Zukunft auf Rechnung der Stadtgemeinde betrieben. Von den bisher selbständigen kommunalen Linien fließen die gesamten Einnahmen der Stadtgemeinde zu, wofür sie alle Betriebsausgaben zu bestreiten hat. Aus den Einnahmen der Gesellschafts- und der Gemeinschaftslinien hat die Stadtgemeinde die Betriebskosten zu bestreiten und an die Gesellschaft den im Jahre 1896/97 erzielten Bruttobetriebsüberschuß in der Höhe von 812132,99 Mk. jährlich bis zum Ablauf des Vertrages zu bezahlen. Außerdem erhält die Gesellschaft die Ein-

nahmen aus den Abonnements in der Höhe von 111086,06 Mk. jährlich. Die Gesellschaft bezieht also bis zum Ablauf der Konzession ein jährliches Fixum von 923219,05 Mk. und außerdem ein Viertel der Reineinnahmen! Da ferner durch die Einführung des elektrischen Betriebes das gesamte Fahrmaterial mehr oder weniger wertlos wird, so hat die Stadt der Gesellschaft den Wert dieses Materials durch Zahlung von zehn Annuitäten von 40550,58 Mk. zu ersetzen. Dafür geht mit Ablauf der Vertragsperiode das gesamte Fahrmaterial der Gesellschaft in den Besitz der Stadt über. Erlöse aus dem Verkauf dieses Fahrmaterials fallen der Stadt zu. Fürwahr ein glänzendes Geschäft für die Trambahngesellschaft! Dieselbe war damals an der äußersten Grenze ihrer Leistungsfähigkeit angelangt, so daß in einem Ministerialerlaß vom 11. Februar 1897 gesagt werden konnte: „Dieser Zustand der Dinge erfordert Abhilfe in so dringender Weise, daß die etwaige Verwirklichung der notorisch seitens der städtischen Kollegien Münchens geplanten durchgreifenden Reform nicht abgewartet werden kann, sondern daß alsbald mit Maßnahmen vorzugehen ist, welche im Rahmen des damaligen Betriebssystems sich bewegend und letzteres entsprechend ausbauend in verhältnismäßig kurzer Zeit Erfolg versprechen." Die erforderlichen durchgreifenden Verbesserungen hätten die Gesellschaft mit ganz erheblichen einmaligen und fortlaufenden Kosten belastet, durch die die Mehreinnahmen sicherlich von den Mehrausgaben mehr als absorbiert worden wären. Durch die Zahlung der Rente ist der Gesellschaft das gesamte Risiko aus der Einführung des elektrischen Betriebes, der sie sich auf die Dauer kaum hätte entziehen können, von der Stadtgemeinde abgenommen worden. Die Gesellschaft bezieht ihre Rente, und die Stadt muß sehen, wie sie dieselbe herauswirtschaftet. Wenn daher der Verwaltungsbericht für 1897 schreibt, „somit ist den Interessen der Trambahngesellschaft nicht zu nahe getreten", so ist das ganz gewiß zutreffend. Um so magerer sind die Vorteile, die er für die Stadt aufzählen kann. Teilnahme an dem infolge der Einführung des elektrischen Betriebes erwarteten Reinerlös, leichtere Abwicklung des Finanzdienstes bei der Elektrisierung, und schließlich Beherrschung des gesamten Trambahnwesens — das ist alles, was für die Stadt dabei herauskommt. Die beiden ersten Punkte waren bei Abschluß des Vertrages sehr problematisch. Die spätere Entwicklung hat auch bewiesen, daß man sich auf den Reinerlös zu große Hoffnungen gemacht hatte. Die Beherrschung des Trambahnwesens hätte durch die Übernahme des Unternehmens in eigene Regie wohl auch billiger erkauft werden können. Die Gesellschaft befand sich in einer Notlage. Ihr Betrieb genügte den Verkehrsansprüchen in keiner Weise. Damit waren auch die Voraussetzungen einer Konzessionsaufhebung gegeben, falls die Gesellschaft den zur Abhilfe der Mißstände erlassenen Auflagen nicht nachkam. Die von der Staatsregierung verlangten

Betriebsverbesserungen, wie Einführung größerer Wagen mit verstärkter Bespannung, Verdichtung des Betriebes, vermehrte Einstellung von Reservewagen zur Bewältigung des periodisch verstärkten Verkehrs usw., hätten die Gesellschaft mit bedeutenden Ausgaben belastet, ohne doch mehr als vorübergehende Aushilfe zu bringen. Die Position der Stadtgemeinde war nach alledem durchaus keine ungünstige, und hätte mit Energie und Geschick rücksichtslos ausgenützt, zu günstigeren Resultaten führen können, wenn man weniger ängstlich bemüht gewesen wäre, den Interessen der Trambahngesellschaft nicht zu nahe zu treten.

Überblicken wir die Geschichte der Münchener Straßenbahn, so treten zwei Punkte recht deutlich hervor. Jede Erweiterung des bestehenden Straßennetzes und jede Tarifverbesserung mußte von den Gemeindebehörden in hartem Kampfe der Straßenbahngesellschaft abgerungen werden. Dabei konnte die Straßenbahngesellschaft ihre günstige Position immer dahin ausnützen, daß sie jede Konzession, die sie gewährte, sich mit wertvolleren Gegenkonzessionen seitens der Stadt bezahlen ließ. Nicht weniger deutlich beweist diese Geschichte die ungeheure Schwierigkeit, umfassende Betriebsverbesserungen, wie zum Beispiel die Einführung des elektrischen Betriebes, ohne eine Konzessionsverlängerung durchzusetzen. Will man diese nicht, so bleibt als einziger Ausweg die Kommunalisierung und der Betrieb in eigener Regie, zu dem aber die städtischen Behörden nur dann greifen, wenn der Karren möglichst verfahren ist.

Die Münchener Entwicklung ist auch deshalb interessant, weil die Straßenbahngesellschaft im allgemeinen ihren Betrieb in sachgemäßer und befriedigender Weise geführt hat. Das gleiche gilt auch für Frankfurt a. M., wo es sich ebenfalls um eine durchaus leistungsfähige und geradezu „smarte" Gesellschaft handelte. Nach § 7 des Vertrages von 1880 hatte sich die Stadt das Recht vorbehalten, die Trambahn, die im Besitz einer belgischen Gesellschaft war, bereits im Jahre 1892 zurückzukaufen. Im Jahre 1890 wurde die Frage aktuell und lebhaft in der Presse, sowie in den städtischen Behörden erörtert. Die Gründe, die den Gedanken an eine Kommunalisierung der Straßenbahn nahe legten, waren dieselben, wie in München. Die Privatunternehmer waren nur bereit, die rentablen Linien zu bauen, während sie die weniger Gewinn versprechenden beiseite liegen ließen. Es fehlte jedes Interesse und jedes Verständnis für eine rationelle städtische Verkehrspolitik. Das ging soweit, daß die Trambahn sich weigerte, Beiträge zu Straßendurchbrüchen zu leisten, die für ihren Betrieb durchaus lohnend sein mußten. Um aber das Verkehrsinteresse nicht notleiden zu lassen, war die Stadt gezwungen, auch ohne die Beiträge der Gesellschaft die notwendigen großen Straßendurchbrüche vorzunehmen, die zum größten Teile dem Trambahnverkehr zugute kamen. Trotz dieser Gründe für den Kommunalbetrieb konnte sich der Magistrat nicht dazu

aufschwingen, der Stadtverordnetenversammlung eine dahingehende Vorlage zu unterbreiten. Er arbeitete einen neuen Vertrag mit der Frankfurter Trambahngesellschaft aus, der allerdings die Position der Stadtverwaltung verbesserte, trotzdem aber in der Hauptsache der Gesellschaft größere Vorteile als der Stadtgemeinde zuwandte. Auch hier wieder war der Bau neuer Linien durch Konzessionsverlängerung erkauft worden. Die Gesellschaft verpflichtete sich zum Bau und Betrieb neuer Linien bis zu 18 Kilometer. Weitere Strecken darüber hinaus konnten entweder von der Gesellschaft selbst gebaut und betrieben, oder von der Stadt gebaut und von der Gesellschaft auf Rechnung der Stadt betrieben werden. Außerdem wurde die Gesellschaft zur Zahlung größerer Abgaben verpflichtet. Als Gegenleistung erhielt sie eine Ausdehnung ihrer Konzession auf 25 Jahre vom Vertragsabschlusse ab. Dieser Entwurf ging an einen Sonderausschuß der Stadtverordnetenversammlung zur Prüfung. Aus dem Ausschußberichte seien einige interessante Punkte herausgegriffen. Zunächst betonte derselbe, daß die Erteilung einer Konzession an einen zweiten Unternehmer deshalb ausgeschlossen sei, weil derselbe mit den äußeren neuen, zunächst unrentablen Linien lediglich die inneren guten Linien der Gesellschaft gespeist haben würde. Der Stadt müsse aber vielmehr daran gelegen sein, diese mit ihren günstigen Betriebsverhältnissen zur Tragung der Lasten des neuen Netzes mit heranzuziehen. Parallellinien aber, die der Gesellschaft wirksame Konkurrenz gemacht haben würden, hätten sich schwer schaffen lassen. Es blieb also nur die Wahl zwischen der Vereinbarung eines neuen Vertrages mit der alten Gesellschaft oder der Kommunalisierung. Von der Kommunalisierung, der, wie der Bericht bemerkte, die Mehrheit des Ausschusses zugeneigt war, hielt aber die mangelhafte Fassung der Rückkaufsbestimmungen des alten Vertrages ab. Damit ist der wunde Punkt berührt, der in allen langfristigen Vertragsabschlüssen zwischen privaten Unternehmern und Stadtverwaltungen über die Ausführung und den Betrieb von Monopolunternehmungen, wie Gaswerke, Elektrizitätswerke, Straßenbahnen usw. vorhanden ist. Es lassen sich beim besten Willen und mit der größten Fähigkeit die zukünftigen Verhältnisse dieser Unternehmungen nicht voraussehen. Die Position des Unternehmers bessert sich stets, während sich die der Stadtverwaltung verschlechtert. Nach dem Vertrage von 1880 konnte die Stadt das Trambahnunternehmen gegen die Bezahlung einer jährlichen Rente von 30 Prozent der durchschnittlichen Bruttoeinnahme der letzten drei Jahre bis zum Ablauf der Konzession im Jahre 1904 ablösen. Sie konnte ferner diese Rente zu einem Zinsfuß von 6 Prozent kapitalisieren und mit dem Kapitalbetrage die Gesellschaft abfinden. Gerade die Bestimmungen über die Kapitalabfindung waren aber so unklar, daß ein langwieriger Prozeß sicher gewesen wäre. Auch bei der Rentenabfindung lagen die Verhältnisse für die Stadt

sehr ungünstig. Während der letzten Jahre war die Geschäftsgebarung der Gesellschaft dahin gegangen, die Bruttoeinnahme möglichst in die Höhe zu treiben und sich so eine günstige Rente zu sichern. Diese Unklarheiten und ungünstigen Bestimmungen in dem alten Vertrage veranlaßten die Mehrheit des Sonderausschusses zu Unrecht, wie ein Minderheitsgutachten schlagend nachwies und die zukünftige Entwicklung bestätigte, auf die Kommunalisierung zu verzichten und den Abschluß eines neuen Vertrages vorzuschlagen. Es gelang in den neuen Verhandlungen mit der Gesellschaft, günstigere Bedingungen zu erlangen, als sie im Magistratsentwurfe ursprünglich vorgesehen waren. Insbesondere wurde die Pflicht der Gesellschaft zum Bau neuer Linien nicht unbedeutend ausgedehnt, für die Tarife eine Maximalgrenze festgesetzt, und die 25jährige Konzessionsforderung durch ein zweimaliges Kündigungsrecht der Gemeinde nach 8 und 16 Jahren durchbrochen. Trotz aller dieser Vorteile, die zugunsten der Stadt der Gesellschaft abgepreßt wurden, war der neue Vertrag für die Gesellschaft im höchsten Maße günstig, wie die Stadt in späteren Jahren zu ihrem großen Nachteile erfahren sollte.

Schon bei den Verhandlungen des Jahres 1890 hatte die Frage des elektrischen Betriebes eine gewisse Rolle gespielt. Man war ihr aber nicht näher getreten, da die Stadt damals noch kein Elektrizitätswerk besaß, und man außerdem von der Elektrizitätsausstellung des nächsten Jahres, 1891, neue Aufschlüsse und Fortschritte erwartete. So blieb die Elektrisierung der Straßenbahn zunächst im Anstande. Nur wenige Jahre vergingen, und die Umwandlung in den elektrischen Betrieb erwies sich als unaufschiebbar. Das in dem Vertrage von 1890 für das Jahr 1898 vorbehaltene Kündigungsrecht gewährte der Stadt die Möglichkeit, diese Frage ohne Rücksicht auf Konzessionsverlängerung zu behandeln. Der alte Vertrag wurde gekündigt und dann in Unterhandlungen mit der Gesellschaft getreten. Es ist nicht unsere Absicht, dieselben ausführlicher darzustellen. Es genügt hervorzuheben, daß die Entwicklung der Verhältnisse seit 1890 denen durchaus recht gegeben hat, die seinerzeit für die Übernahme der Straßenbahn eingetreten waren. Damals hieß es in dem Minderheitsberichte: „Da indessen die an die Gesellschaft in jedem Falle zu zahlende Rente sich nach den Erträgnissen des vorhergehenden Betriebes richtet, und da erfahrungsmäßig die Einnahmen und Gewinne nach 8 oder 16 Jahren, und dadurch die Ablösungsbeträge, ebenfalls gegen heute riesig steigende sein werden, so ist der früheste Zeitpunkt der Kündigung der beste und vorteilhafteste für die Stadt." Diese Behauptung hatte die Mehrheit des Sonderausschusses bestritten und der Baurat Lindley hatte berechnet, daß die 1898 etwa zu zahlende Abfindung voraussichtlich keinen höheren Wert haben würde, als die, welche auf Grund des Vertrages von 1892 zu zahlen gewesen wäre.

Er hatte die Einnahmen der Straßenbahn in folgender Weise geschätzt:

1890:	1079000	Mk.,	in Wirklichkeit	waren	es	1501000	Mk.
1891:	1154000	=	=	=	=	1671000	=
1892:	1234000	=	=	=	=	1737000	=
1893:	1264000	=	=	=	=	1971000	=
1894:	1324000	=	=	=	=	2072000	=
1895:	1384000	=	=	=	=	2189000	=
1896:	1444000	=	=	=	=	2373000	=
Total:	8884000	=	=	=	=	13517000	=

Die Ziffern zeigen recht deutlich, wie außerordentlich schwierig es ist, die Entwicklung eines Verkehrsunternehmens auf eine Reihe von Jahren hinaus richtig abzuschätzen. Die Zahl der bestimmenden Faktoren ist zu groß, als daß sie bei der Abschätzung alle sachgemäß berücksichtigt werden könnten. Zudem tauchen immer neue auf, die ihre Wirkung ausüben, aber nicht vorausgesehen werden können. Zwar sind die Ausgaben in den genannten Jahren gleichfalls gestiegen, aber doch nicht im gleichen Verhältnisse zu den Einnahmen. Die verteilbar gewesene Dividende wuchs von 12,25 Prozent im Jahre 1890 auf 14,005 Prozent im Jahre 1896. In den sechs Jahren von 1892 bis 1898 haben also die Aktionäre ein sehr gutes Geschäft gemacht, das ihnen bei der Feststellung der bis zum Jahre 1914 im Falle einer Ablösung zu zahlenden Jahresrente noch einmal zugute kam. Die glänzende Entwicklung der Straßenbahn in der Zeit von 1890 an hatte die Gegner der Kommunalisierung schlagend widerlegt. Und da sich die Gesellschaft bei ihrem neuen Angebot auf die Elektrisierung des Straßenbahnnetzes nicht vergessen und ihre Forderung viel zu hoch gestellt hatte, so konnte diesmal von einer Konzessionsverlängerung keine Rede sein. Gegen eine Stimme entschied sich die Stadtverordnetenversammlung für die Kommunalisierung, die sie allerdings 1892 ebenso gut und viel billiger hätte haben können.

Mit der gleichen belgischen Gesellschaft hatte es auch die Stadt Cöln zu tun., die seit dem Jahre 1882 die früher in zwei Händen befindlich gewesenen Pferdebahnen unter der Firma Cölnische Straßenbahngesellschaft betrieb. Diese Brüsseler Gesellschaft hat nach Abschluß eines neuen Vertrages mit der Stadt das Pferdebahnnetz ausgestaltet und bis zum Jahre 1900 besessen. Den Anstoß zur Kommunalisierung gab gleichfalls die Einführung des elektrischen Betriebes. Seit Mitte der neunziger Jahre war die Stadtverwaltung ernstlich an diese Aufgabe herangetreten, nachdem in Verbindung mit den neuen Hafenanlagen die neue Rheinuferstraße vorgesehen und die Verbesserung der Vorortsverbindungen immer dringlicher geworden war. Der von der Stadt angestrebten rationellen Ausgestaltung aller Linien nach einem einheitlichen Plane standen jedoch die Konzessionen der Straßenbahngesellschaft im Wege, die sich für einzelne wichtige Verbindungen, insbesondere

auch in der Altstadt bis 1916, für eine einzelne Linie sogar bis 1924 erstreckten. Die von der Stadtverwaltung in Aussicht genommenen neuen elektrischen Straßenbahnen wurden von ihr für den Pachtbetrieb öffentlich ausgeschrieben. Weitere Verhandlungen konnten jedoch nicht geführt werden, da die Cölnische Straßenbahngesellschaft der Stadt überhaupt das Recht zur Anlage elektrischer Bahnen streitig machte. Zwar entschied auf die von der Stadt angestrengte Klage hin das Reichsgericht in letzter Instanz, daß die Stadt Cöln auf Grund der früheren Verträge in derselben Ausdehnung berechtigt geblieben sei, Straßenbahnen mit elektrischem Betriebe anzulegen und betreiben zu lassen, wie ihr dies für Pferdebahnlinien zustehe, zugleich aber erkannte es dahin, daß die Stadt keine Linien bauen dürfe, die sich unmittelbar als Konkurrenzlinien für die der Straßenbahngesellschaft konzessionierten Linien darstellten. So war also die Stadt in dem Ausbau eigener elektrischer Bahnen aufs schwerste behindert. Da die Cölnische Straßenbahngesellschaft eine Beteiligung an der Submission auf die neuen elektrischen Straßenbahnlinien ablehnte, da anderseits sich mehr und mehr die Erkenntnis durchgesetzt hatte, daß die Übernahme des gesamten Straßenbahnnetzes durch die Stadt im Interesse der Verkehrsentwicklung notwendig sei, so entschloß sich endlich die Stadt, die Ablösung der Straßenbahngesellschaft zu versuchen. Die Verhandlungen wurden zu Anfang des Jahres 1900 zu Ende gebracht. Allerdings mußte sich die Stadt zu schweren finanziellen Opfern entschließen. Sämtliche Bahnen wurden mit Wirksamkeit vom 1. Januar 1899 gegen eine an die Gesellschaft zu bezahlende Barentschädigung von rund 20 Millionen Mark an die Stadt abgetreten, die am 1. April 1900 den Betrieb selbst übernahm.

Sehr interessant ist auch die Geschichte der Nürnberger Straßenbahn und ihrer Kommunalisierung. Bei der Umwandlung des Pferdebahnbetriebes in den elektrischen Betrieb wurden die gesamten rechtlichen Beziehungen zwischen der Stadt und der Nürnberg-Fürther Straßenbahngesellschaft, die seit 1881 konzessioniert war, durch einen Vertrag neu geregelt, der am 13. August 1897 abgeschlossen wurde. Die Einführung des elektrischen Betriebes mußte der Straßenbahngesellschaft natürlich durch eine Verlängerung der Konzession um fünf Jahre abgekauft werden. Als Gegenleistung übernahm dieselbe die Verpflichtung, drei neue Linien teils sofort, teils binnen sechs Monaten, teils binnen Jahresfrist auszubauen. Aus den weiteren Verpflichtungen der Straßenbahn heben wir nur noch die eine hervor, die Kosten der Regulierung der Straßen und freien Plätze selbst zu tragen. Die Stadtverwaltung war mit ihrem Vertrage sehr zufrieden: „Nunmehr sind alle rechtlichen Beziehungen zwischen der Stadtgemeinde und der Straßenbahngesellschaft geregelt. . . . Vergleicht man diesen Vertrag mit dem Grundvertrag, so ergibt sich, daß einerseits die Interessen der Stadt nach Möglichkeit gewahrt, ihre Rechte nach

den verschiedensten Richtungen hin erheblich erweitert, anderseits der Straßenbahngesellschaft entsprechende Bewegungsfreiheit und genügende Befugnisse gewährt sind." (Verwaltungsbericht 1897, S. 127.) Die Freude sollte jedoch nicht lange andauern. Schon der Verwaltungsbericht über die nächsten beiden Jahre 1898 und 1899 ist in seinem einschlägigen Kapitel Straßenbahn ein langes Klagelied. Zunächst stellte es sich heraus, daß die gesamte Stromzuführungsanlage und auf vielen Strecken auch die Geleisanlagen sich nicht im „vertragsmäßigen, einen sicheren und glatten Betrieb gewährleistenden Zustande" befanden. Der Straßenbahngesellschaft mußten weitgehende, große finanzielle Aufwendungen erfordernde Auflagen von der Stadt gemacht werden. Allein die Kosten der Geleiseauswechslung betrugen zirka 1,2 Millionen Mark. Das Wagenmaterial der Gesellschaft erwies sich gegenüber den wachsenden Verkehrsbedürfnissen als vollständig ungenügend. Die Fahrdrahtleitung mußte vollständig umgebaut werden. Über den Einbau von Übergangsweichen, über Kreuzungsstücke, über die Sicherungen in den Verteilungskästen, über den Einbau von Blitzableitern, über die Vermehrung der Streckenausschalter usw. mußten Anordnungen getroffen werden. An den Kampf um die solide Durchführung der Betriebsanlage schloß sich sofort der Kampf um die Erweiterung des Straßenbahnnetzes an. Zwar hatte der § 11 des neuen Vertrages die neu zu erbauenden Linien genau verzeichnet, aber die Straßenbahngesellschaft hat diese Vertragsbestimmungen mit Ausnahme einer Linie niemals erfüllt. Bei der einen Linie nach Schweinau konnte sich die Straßenbahn hinter die Weigerung der Grundbesitzer, den zur Straßenerbreiterung erforderlichen Boden abzutreten, mit Erfolg zurückziehen. Der Bau der anderen Linie wurde von der Stadtverwaltung selbst als verfrüht nicht verlangt. Auch ein Beispiel für die Voraussicht, mit der der Vertrag entworfen wurde! Dagegen stellten sich in den Jahren 1898 und 1899 andere Linien als notwendig heraus, und die Stadtverwaltung suchte mit allen ihren Kräften die Straßenbahn zu ihrem Bau zu veranlassen. Die Gesellschaft verhielt sich den Anregungen gegenüber nicht direkt ablehnend. Dazu war sie viel zu klug. Sie erklärte sich bereit, die Fortführung einiger Linien in Instruktion zu nehmen, wie es in dem Verwaltungsbericht 1898/99 heißt. Es wurden auch Verhandlungen über die verschiedenen Projekte geführt — aber weiter ist die Sache nicht gediehen. Schon der genannte Verwaltungsbericht bezweifelte es, ob die Straßenbahngesellschaft stets bereit und in der Lage sein werde, eine den Verkehrsbedürfnissen und der Entwicklung der Stadt voll Rechnung tragende planmäßige Ausdehnung des Straßenbahnnetzes vorzunehmen. „Mag sie auch die neuen Strecken und Linien, von denen oben die Rede war, bauen und betreiben, was noch nicht sicher ist, so wird sie sich doch schon aus finanziellen Gründen zu einer weitergehenden Ausdehnung ihres Betriebes schwerlich ver-

stehen. Ihre Konzession läuft am 25. August 1926 ab. Je näher sie diesem Zeitpunkte kommt, um so weniger wird sie die großen Kapitalien, die der Bau und Betrieb neuer Straßenbahnlinien erheischen würde und die sie bis zum Ablaufe der Konzession tilgen müßte, aufbringen können." Diese Erkenntnis hatte die Stadtverwaltung angeblich bereits im Jahre 1898. Wir können nicht kontrollieren, ob dem wirklich so ist. Auf jeden Fall beweist die zitierte Äußerung, daß die Stadtverwaltung mit einer unglaublichen Kurzsichtigkeit die Vertragsverhandlungen mit der Straßenbahngesellschaft geführt hat. Wußte sie im voraus, daß sich die Straßenbahngesellschaft sofort nach Abschluß des Vertrages weigern würde, die erforderlichen Linien in die Vororte zu bauen — mit welchem Rechte konnte sie dann dieser Gesellschaft eine Konzessionsverlängerung gewähren? Es wäre doch vielmehr ihre Pflicht gewesen, die günstigere Stellung, in der sich die Stadt infolge der Notwendigkeit des Überganges zum elektrischen Betriebe befand, mit aller Entschiedenheit zu einer Verkürzung der Konzessionsdauer auszunützen. Wie dem auch sei — auf jeden Fall beeilte sich die Stadtverwaltung mit Freuden, in Verhandlungen mit der Kontinentalen Gesellschaft für elektrische Unternehmen und mit Schuckert & Co. zu treten, die um Zulassung eines weiteren Straßenbahnunternehmens bei ihr eingekommen waren. Zu einer Einigung kam es aber nicht, und so blieb die Sachlage die alte. Der Ausbau des Straßenbahnnetzes machte keine Fortschritte. „Man war bisher der Meinung, es werde gelingen, die Nürnberg-Fürther Straßenbahngesellschaft zum Ausbau des Bahnnetzes zu bewegen", klagt beweglich der Verwaltungsbericht 1900, S. 172, und weist dann im einzelnen nach, daß man sich in dieser Meinung sehr getäuscht hatte. Dem Ausbau der Linie Schweinau stehen die alten Hindernisse entgegen, die zweite Linie, zu der die Straßenbahngesellschaft durch den Vertrag von 1897 verpflichtet, ist für die Allgemeinheit nicht wertvoll. Sie könnte das nur durch eine Verlängerung werden, zu der die Gesellschaft nicht bereit ist. Die dringend notwendige Verlängerung dreier Linien und der Bau einer neuen nicht minder notwendigen Linie ist von der Straßenbahngesellschaft in Frage gestellt. Sie will sich nur dann dazu herbeilassen, wenn über eine andere Teilstrecke mit der Stadtverwaltung eine Einigung erzielt ist, das heißt diese auf die Mitbenützung einiger Strecken verzichtet, ohne die der Ausbau eines zweiten Straßenbahnunternehmens ausgeschlossen ist. Der Verwaltungsbericht 1900 schließt seine Klagen mit den folgenden Worten: „Die Verhältnisse liegen nunmehr so, daß die städtischen Kollegien ernstlich daran denken, den Bau und Betrieb der sich dahier als notwendig oder wünschenswert erweisenden neuen Straßenbahnlinien selbst in die Hand zu nehmen." Im Jahre 1901 beschlossen die städtischen Kollegien, denen kein anderer Weg offen blieb, die notwendigen Straßenbahnlinien in städtischer

Regie zu bauen und ein Programm für deren Ausführung zu entwerfen. Zugleich wandten sie sich an die zuständige Aufsichtsbehörde um die erforderliche Genehmigung. Dies Vorgehen der Stadt wurde von der Straßenbahngesellschaft damit beantwortet, daß sie einige der von der Stadt geplanten Linien für Konkurrenzlinien erklärte und mit dem Einspruch bei der Kreisregierung und dem Ministerium drohte. Auf die ganze nun folgende Komödie der Wirrungen und Schiebungen, die mit dem Ankauf der Straßenbahnen durch die Stadt im Jahre 1902 endigte, können wir hier nicht im einzelnen eingehen. Es sei aber zum Schlusse noch einmal darauf hingewiesen, daß die Stadtverwaltung im Jahre 1897 mit der Straßenbahngesellschaft einen Vertrag auf Konzessionsverlängerung abschloß und fünf Jahre später gezwungen war, das Unternehmen zu einem viel zu teueren Preise anzukaufen, nur um die Erweiterung des Straßenbahnnetzes möglich zu machen.

Wie in den bereits angeführten Städten, so hat auch in einer ganzen Anzahl anderer, die im einzelnen zu behandeln nicht möglich ist, die Weigerung der im Besitz befindlichen Straßenbahnunternehmungen, neue, zunächst weniger rentable Linien in die Außenbezirke zu bauen, den Stadtverwaltungen den Gedanken der Kommunalisierung nahe gebracht. In anderen Städten war es die Unfähigkeit der Unternehmer, einen geregelten Betrieb aufrecht zu erhalten oder den gesteigerten Bedürfnissen des Verkehrs mit der Entwicklung der Betriebsmittel nachzukommen. Das war zum Beispiel in Königsberg, Naumburg a. S. usw. der Fall. Wieder an anderen Orten konnte man sich bei der Einführung des elektrischen Betriebes nicht über die neuen Verträge einigen. Die Gesellschaften erklärten sich nur dann zur Elektrisierung bereit, wenn ihnen eine Konzessionsverlängerung zugestanden wurde, die für die Stadtbehörden nicht annehmbar war. So kam es zum Beispiel in München-Gladbach und Rheydt zu einer Kommunalisierung der Straßenbahnen. Wieder an anderen Orten war es die rücksichtslose Ausbeutung ihrer Monopolstellung durch die Straßenbahnunternehmungen und die daraus drohende Vergewaltigung der Stadtverwaltungen, die diese sehr wider ihren Willen auf die Bahn der Kommunalisierung trieb. Das gilt insbesondere für Berlin, wo die kurzsichtigen, von manchesterlichen Grundsätzen beherrschten Städtischen Kollegien jahrzehntelang die Straßen der Stadt den verschiedenen privaten Erwerbsgesellschaften überlassen hatten. Überall können wir die gleiche Erscheinung beobachten, daß der Profithunger der privaten Unternehmung mit den Bedürfnissen des allgemeinen Verkehrs, mag er nun wirtschaftliche, hygienische oder sozialpolitische Aufgaben zu erfüllen haben, über kurz oder lang in den schwersten Konflikt kommt, in dem infolge mangelhafter Verträge die öffentliche Wohlfahrt den kürzeren ziehen muß. Aus diesem Konflikt führt kein anderer Ausweg als die Kommunalisierung, mit anderen Worten, die Aus-

schaltung des privaten Profitbedürfnisses. Das haben die Erfahrungen bewiesen, die die Großstädte mit ihren privaten Straßenbahngesellschaften gemacht haben. Wir haben bei ihrer Darstellung zeigen können, daß die gewiß mit bestem Wissen und Willen abgeschlossenen Verträge nicht ausgereicht haben, die Interessen der Stadt auch nur auf einige Jahre hinaus in ausreichender Weise zu schützen. Bei der eingehenderen Besprechung der Straßenbahnverträge werden wir diesen Gesichtspunkt, inwieweit der Schutz der öffentlichen Interessen durch sie erreicht worden ist, ausführlicher zu untersuchen haben.

Mit der Einführung des elektrischen Betriebes, die anfangs der neunziger Jahre in Deutschland einsetzte, wurde die Neuregelung des Vertragsverhältnisses zwischen den konzessionierenden Städten und den privaten Straßenbahngesellschaften überall auf die Tagesordnung gesetzt. Wir haben bereits gezeigt, daß an manchen Orten ein neuer Vertragsschluß nicht zustande kam und die Straßenbahnen kommunalisiert wurden. Wo es zu einer Einigung zwischen den beiden Parteien kam, schlossen die Verhandlungen meist mit einer beträchtlichen Verbesserung der Position der Stadtgemeinden ab. Der elektrische Betrieb brachte den Straßenbahngesellschaften so große Vorteile, daß das Bestreben der Gemeinden, einen Teil derselben dem Gemeinwesen zuzuwenden, von den Straßenbahngesellschaften nicht gänzlich abgewiesen werden konnte. Sie mußten sich zu Konzessionen herbeilassen, die je nach der Qualität des alten Vertrages, nach dem Geschick und der Energie der Stadtverwaltung sehr verschieden groß waren. Wie groß sie aber auch waren, stets wurden sie widerwillig gemacht. Die rapide Entwicklung der elektrischen Großindustrie, wie wir sie in der ersten Hälfte der neunziger Jahre beobachten konnten, und die Konkurrenz zwischen den Großbetrieben führten diese dazu, die Anlage von Straßenbahnen auch in solchen Orten zu unternehmen, die bisher ohne eine Straßenbahn gewesen waren. Von 1895/96 bis 1900 stieg, um nur einige Zahlen anzuführen, die Zahl der elektrischen Bahnen von 47 auf 156. 1900 gab es in ganz Deutschland nur noch neun Städte von mehr als 40 000 Einwohnern, die keine Straßenbahn hatten, während bereits in siebzehn Städten mit einer geringeren Einwohnerzahl elektrische Bahnen vorhanden waren. Um ihre Konzessionierung wurde von den verschiedenen Firmen aufs lebhafteste konkurriert. Da man sich damals von der Entwicklung und der Ertragsfähigkeit der elektrischen Straßenbahnen ein viel zu günstiges Bild machte, so wurden den Gemeinden für die Gewährung der Konzession Anerbietungen gemacht, die nachher das Unternehmen schwer belasteten. Daß die Gemeinden ihre günstige Position ausnützten, war nur begreiflich. Sie für die Mißerfolge der schwer, vielleicht zu schwer belasteten Unternehmungen verantwortlich zu machen, wie das später geschah, ist freilich sehr bequem, aber durchaus unberechtigt. Die Gemeinden mußten die Konkurrenz der sich be-

kämpfenden Unternehmer ausnützen. Sie konnten die Konzessionen nicht dem Wenigstbietenden zuweisen, damit nur das zukünftige Dividendeninteresse der Aktionäre in genügender Weise gesichert sei.

Die ziemlich energisch einsetzenden und stetig an Kraft gewinnenden Kommunalisierungsbestrebungen der Stadtgemeinden auf der einen Seite, die ungünstigen Erfolge vieler neuen elektrischen Straßenbahnen auf der anderen, haben das Großkapital, soweit es in der Elektrizitätsindustrie und in dem Bau und Betriebe von elektrischen Bahnen beschäftigt ist, in einen scharfen Gegensatz zu den Gemeinden, insbesondere den größeren Stadtgemeinden gebracht. Die Unternehmungen möchten sich zu gerne der Lasten entledigen, die sie seinerzeit auf sich nahmen, um die Konzessionen in ihren Besitz zu bringen. Sie möchten sich dagegen schützen, daß ihnen bei den neu zu vergebenden Konzessionen, die die Anlage von neuen Straßenbahnnetzen oder die Erweiterung von bestehenden betreffen, die Gemeinden zum Schutze der kommunalen Interessen Vertragsbestimmungen auferlegen, die sie an der schrankenlosen Ausbeutung des kommunalen Verkehrsbedürfnisses hindern. Sie möchten sich von der lästigen Aufsicht der Gemeinden befreien und an ihre Stelle staatliche Behörden setzen, die der engen Verbindung mit der Lokalität entbehren, die lokalen Bedürfnisse nicht in der gleich intimen Weise kennen, wie die Gemeinden, und von denen daher nicht die gleiche intensive Beaufsichtigung zu erwarten ist, wie von diesen. Das Werkzeug für diese Bestrebungen hat sich das Kapital in dem Verein Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen geschaffen, dem trotz der klaren antikommunalen Tendenz merkwürdigerweise auch eine Anzahl städtischer Straßenbahnverwaltungen angehört. Dieser Verein ist der Träger des Kampfes gegen die Gemeinden, die durch ihre Kommunalisierungstendenzen, die Belastung der Konzessionen, und durch die Beaufsichtigung der Betriebe den Zorn des Kapitals erweckt haben. Mehr und mehr sind nämlich die Gemeinden zu der Erkenntnis gekommen, daß das öffentliche Straßennetz und der öffentliche Verkehr nicht dazu da sind, um dem privaten Kapital große Dividenden zu gewähren, und haben daher die ihnen zugedachte Rolle, die treuen Schützer und Helfer der privaten Straßenbahngesellschaften zu sein, von sich abgewiesen. Es ist klar, daß sie sich damit des unverzeihlichen Verbrechens gegen die Hoheit des privaten Profites schuldig gemacht haben. Daher ist es nur recht und billig, daß ihnen das Verwaltungsgebiet, das sie nicht mehr zum Vorteil des privaten Kapitals zu bebauen wissen, rücksichtslos abgenommen und solchen Behörden übertragen wird, von denen man sich ein größeres Verständnis für die Bedürfnisse der privaten Unternehmung versprechen darf. Das Mittel, um dies Ziel zu erreichen, ist die Kleinbahngesetzgebung, die für die kapitalistischen Zwecke zu interpretieren die Aufgabe der Herren Hilse und Eger ist.

Bis zum Erlaß der Kleinbahngesetze hatte es an einer besonderen gesetzlichen Regelung des Straßenbahnwesens gefehlt. Mit Ausnahme von Bayern und Hamburg, wo die Straßenbahnen als eine Abart der Eisenbahnen behandelt wurden, galten die Straßenbahnen als Straßengewerbe, auf die die §§ 37 und 76 der Gewerbeordnung Anwendung fanden. Das Verfahren bei der Konzessionierung der Straßenbahnen war infolgedessen sehr einfach. Die Gemeinden hatten als die Eigentümerinnen der Straßen ihre Einwilligung für die Benützung der Straßen zu geben und konnten in den Konzessionsverträgen alle die Bestimmungen treffen, die sie im öffentlichen Interesse für notwendig erachteten. Für die Konzessionierung des Betriebes war dann auf Grund der Gewerbeordnung die Polizeibehörde maßgebend, die von ihrem Standpunkte aus die polizeilichen Rücksichten zur Geltung bringen konnte und außerdem in Übereinstimmung mit der Gemeindebehörde befugt war, für die Benützung des Transportsmittels Taxen festzusetzen. In Preußen unterwarf nun das Kleinbahngesetz von 1892 die dem öffentlichen Verkehr dienenden Eisenbahnen, die wegen ihrer geringen Bedeutung für den allgemeinen Eisenbahnverkehr dem Eisenbahngesetz von 1838 nicht unterlagen, als Kleinbahnen einer besonderen gesetzlichen Regelung. Als Kleinbahnen gelten in der Regel solche Bahnen, die hauptsächlich den örtlichen Verkehr innerhalb eines Gemeindebezirkes oder benachbarter Gemeindebezirke vermitteln, sowie Bahnen, die nicht mit Lokomotiven betrieben werden. Damit wurden also die Straßenbahnen dem Kleinbahngesetze unterworfen. Für die Herstellung und den Betrieb einer Kleinbahn, also auch einer Straßenbahn, sowie für wesentliche Erweiterungen oder sonstige wesentliche Änderungen des Unternehmens, der Anlage oder des Betriebes ist die Genehmigung der zuständigen Behörde erforderlich, und zuständig ist der Regierungspräsident, wenn der Betrieb ganz oder teilweise mit Maschinenkraft beabsichtigt wird. Er erteilt die Genehmigung nach Anhörung der Wegepolizeibehörde im Einvernehmen mit der von dem Minister der öffentlichen Arbeiten bezeichneten Eisenbahnbehörde. Die Genehmigung ist eine polizeiliche. Sie wird, wie es in § 4 heißt, auf Grund vorgängiger polizeilicher Prüfung erteilt und diese beschränkt sich auf 1. die betriebssichere Beschaffenheit der Bahn und der Betriebsmittel, 2. den Schutz gegen schädliche Einwirkungen der Anlage und des Betriebes, 3. die technische Befähigung und Zuverlässigkeit der in dem äußeren Betriebsdienste anzustellenden Bediensteten, und 4. die Wahrung der Interessen des öffentlichen Verkehrs. Es wird also weder die Frage des Bedürfnisses, noch der Rentabilität, noch der Konkurrenzverhältnisse zu untersuchen sein. Schon daraus geht klar hervor, daß es sich nicht um ein ausschließliches Privilegium, wie bei einer Eisenbahnkonzession, sondern um eine polizeiliche Genehmigung handelt. Soll für die Kleinbahnanlage ein öffentlicher Weg benützt werden, so hat der Unter-

nehmer die Zustimmung des Wegeunterhaltungsverpflichteten beizubringen. Er ist mangels anderweiter Vereinbarung zur Unterhaltung und Wiederherstellung des benutzten Wegeteiles verpflichtet und hat für diese Verpflichtung Sicherheit zu bestellen. Die Unterhaltungspflichtigen können für die Benützung des Weges ein angemessenes Entgeld beanspruchen, außerdem sich den Erwerb der Bahn im ganzen nach Ablauf einer bestimmten Frist gegen angemessene Schadloshaltung des Unternehmers vorbehalten. Dies ist der einzige Punkt, wo die Gemeinde in dem Kleinbahngesetz auftritt. Und auch hier tritt sie nur auf, wenn der Unternehmer öffentliche Wege, die in ihrem Eigentum stehen, oder zu deren Unterhaltung sie verpflichtet ist, für sein Unternehmen gebrauchen will. Da die Straßenbahnen nach dem Gesetz als Kleinbahnen gelten, so scheinen nach der Auffassung desselben die Gemeinden nur als Wegeunterhaltungspflichtige an dem Bau und Betriebe der Straßenbahnunternehmungen ein Interesse zu haben, während doch in der Tat das Moment der Wegeunterhaltung für sie an letzter Stelle steht, wirtschaftliche, hygienische, sozialpolitische Momente dagegen unendlich viel schwerer wiegen. Es ist bezeichnend, daß das preußische Kleinbahngesetz die zahlreichen bedeutsamen Beziehungen zwischen Gemeinden und Straßenbahnunternehmungen vollständig vernachlässigt und nur die eine nebensächliche der Wegeunterhaltung ins Auge faßt. Die Straßenbahn ist für die Gemeinde als die Vertreterin der in ihrem Bezirk angesiedelten Bevölkerung doch etwas mehr, als eine der zahlreichen, die öffentlichen Wege benützenden Persönlichkeiten. Man kann sich kaum auf einen beschränkteren, privatkapitalistischeren Standpunkt stellen, als es das Kleinbahngesetz tut.

Es ist nur eine Konsequenz dieser privatkapitalistischen Auffassung, daß das Kleinbahngesetz die Stellung der Gemeinden durch seinen § 7 noch weiter schwächt. Zwar ist der Unternehmer verpflichtet, die Zustimmung des Wegeunterhaltungspflichtigen beizubringen, aber diese Zustimmung kann, soweit eine Stadtgemeinde beteiligt ist, durch Beschluß des Bezirksausschusses ergänzt werden. Ob die zuständige Behörde die versagte Zustimmung des Unterhaltungspflichtigen ergänzen will oder nicht, steht ganz in ihrem Ermessen. Sie ist daher nicht darauf beschränkt, zu untersuchen, ob die von dem Wegeunterhaltungspflichtigen gestellten Forderungen angemessen sind oder nicht, sondern hat sich vielmehr auch darüber klar zu werden, ob sie überhaupt in das Verfügungsrecht des Unterhaltungspflichtigen, also der Stadtgemeinden, eingreifen will oder nicht. Von der Auffassung also, die die Beschlußbehörden von dem Verhältnis zwischen Gemeinden und Straßenbahnunternehmungen haben, wird es vollständig abhängen, ob sie in dieses Verhältnis eingreifen, oder, wie bisher, in der Gemeinde die Behörde erblicken wollen, die wegen der von ihr vertretenen öffentlichen und privaten Interessen über die Frage der

Zulassung eines Straßenbahnunternehmens entscheidend sein soll. Bisher haben die Beschlußbehörden die letztere Auffassung verfolgt, und die Straßenbahngesellschaften haben daher nur selten und meist ohne Erfolg den Versuch gemacht, sich die mangelnde Zustimmung im Ergänzungsverfahren zu verschaffen.

Der Kampf gegen die Gemeinden wurde von dem Verein Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen in der Mitte der neunziger Jahre aufgenommen. Bereits auf der Berliner Versammlung im Jahre 1896 hielt der Direktor Dr. Kollmann-Frankfurt a. M. einen Vortrag über das preußische Kleinbahngesetz, worin er über die Belastung der Straßenbahnunternehmer durch die fiskalischen Interessen der Gemeinden klagte. Auf der Hamburger Versammlung des Jahres 1897 beschäftigte er sich besonders mit den §§ 6 und 7 des Kleinbahngesetzes. Die angerufenen Organe der Selbstverwaltung (Kreisausschuß, Bezirksausschuß, Provinzialrat) hätten sich in Fällen, wo die Veränderung bereits bestehender Bahnen in Frage stand, auf den Standpunkt gestellt, daß die bereits bestehenden Verträge unter allen Umständen beobachtet werden müßten. Außerdem hätten sie Bedenken getragen, auf eine einigermaßen annehmbare Zeitdauer hin in das Verfügungsrecht der Kommunen einzugreifen. Auf der 38. Versammlung der Straßenbahnbetriebsleiter Rheinlands, Westfalens und der benachbarten Bezirke zu Wiesbaden 1898 ertönten die gleichen Klagen, diesmal besonders über das Bestreben der Großstädte, den Vorortsverkehr an sich zu ziehen. Dadurch werde es der privaten Unternehmung ganz unmöglich gemacht, sich mit dem Bau von aussichtsreichen Vorortsbahnen zu befassen, und daraus erkläre sich auch ihr Fernbleiben von weiter ins Land gehenden, zunächst nicht rentablen Kleinbahnen. Die nächste Hauptversammlung des Vereins Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen zu Dresden 1898 beschäftigte sich wiederum mit den Konzessionserteilungen der Kommunen. Direktor Kolle wandte sich insbesondere gegen die folgenden 6 Punkte: 1. eine zu hohe Abgabe, 2. die Übernahme kostspieliger Verpflichtungen hinsichtlich der Straßenwiederherstellung und Reinigung, 3. eine zu kurze Vertragsdauer, 4. die Zulassung der Mitbenützung durch Dritte, 5. die weitgehende Einmischung in die inneren Verwaltungsangelegenheiten, 6. den Zwang, den elektrischen Strom aus der städtischen Zentrale entnehmen und hoch bezahlen zu müssen. Auf der gleichen Versammlung behandelte Direktor Kollmann die kommunalen Trambahnbetriebe, an denen er natürlich kein gutes Haar ließ. „Wenn man nun anderseits“, so führte er aus, „in Betracht zieht, wie die Beschlüsse städtischer Behörden auch in Verkehrsanlagen vielfach beeinflußt werden durch die Interessen einzelner Grundbesitzer, durch die überall vorhandenen Koterien aller Art, ja sogar durch politische Gegensätze, so wird man zu der Überzeugung gelangen müssen, daß die von einem weiteren Gesichtspunkte anzusehenden Interessen des öffentlichen Verkehrs keines-

wegs bei den Verwaltungen der großen Städte in den besten Händen liegen. Der lokale Klüngel wird mehr oder weniger überall zum Schaden des großen Publikums den lokalen Verkehr beeinflussen. Die kommunale Oberhoheit wird alles nach ihrer Meinung regeln wollen. Von technischen und wirtschaftlichen Fortschritten der Bahnunternehmungen wird kaum noch die Rede sein. Und einem solchen Resultate zuliebe soll der private Unternehmungsgeist erdrückt werden." An diese scharfe Kritik schloß der Vortragende die Aufforderung, Material für eine sachliche Bewertung der kommunalen Bahnbetriebe zu sammeln, damit auf Grund dieser Daten der Kampf gegen die Kommunalisirung um so erfolgreicher geführt werden könne.

Die Pièce de résistance war aber ein Vortrag des Herrn Eger, der sich als Gast für die Einladung zu der Versammlung mit einem konzentrierten Auszuge seiner Theorie des Kleinbahngesetzes zum großen Entzücken der Versammlung revanchierte. Wir lassen den wesentlichen Inhalt seiner Ausführungen folgen. Nach § 6 des Kleinbahngesetzes haben die Bahnunternehmer gegenüber den Wegeunterhaltungspflichtigen die folgenden Leistungen auf sich zu nehmen: 1. die Unterhaltung der benützten Wegeteile, 2. die Wiederherstellung derselben nach der Beendigung des Unternehmens, 3. die Stellung von Kaution für die Erfüllung dieser beiden Verpflichtungen, 4. die Zahlung eines angemessenen Entgelts für die Benützung der Straßen, 5. die Einräumung des Erwerbsrechtes an der Bahn nach Ablauf einer bestimmten Frist gegen angemessene Schadloshaltung. Weiter erstrecken sich nach Eger ihre Verpflichtungen nicht. Die Straßenbahnunternehmungen haben daher den großen Fehler gemacht, sich nicht von vornherein auf diesen Standpunkt gestellt, sondern miteinander konkurriert, sich gegenseitig unterboten zu haben, über die gesetzlichen Verpflichtungen hinausgegangen zu sein und so die Begehrlichkeit der Kommunen gesteigert zu haben. In § 7 des Kleinbahngesetzes haben die Unternehmer ein Schutzmittel gegen die Übergriffe der Kommunen. Es ist nicht anzunehmen, daß diese in Gestalt eines Äquivalentes für die Benützung der Straßen den Kleinbahnunternehmern beliebig schwere Bedingungen über die Verpflichtungen aus § 6 des Gesetzes hinaus auferlegen dürfen. Daraus folgt zunächst, daß alle Bestimmungen über technische Bedingungen an und für sich ungültig sind. Es ist den Städten als Straßeneigentümern nich erlaubt, die Feststellung und Genehmigung der Projekte, die Baufristen, die Sicherheitseinrichtungen, die das von der Konzessionsbehörde angeordnete Maß übersteigen, das Betriebssystem, die Spurweite, die Art der Befestigung des Bahnkörpers, die Konstruktion der Betriebsmittel und Schienen, die Anlegung von Wartehallen, die Entnahme der Betriebskraft aus bestimmten Produktionsstätten, die Mitbenützung der Bahnlinien durch andere Unternehmer, die Aufsicht über Bau und Betrieb, die Genehmigung der Fahrpläne und Beförde-

rungspreise, die Abänderungen des Bahnbetriebes, Wohlfahrtseinrichtungen für die Bahnbediensteten, unbedingten Verzicht auf jeden Schadenersatz gegen die Stadt aus Betriebsstörungen, übertrieben hohe Gewinnteile als Benützungsgebühr, unverhältnismäßig hohe Kautionen, die Fristen für die Dauer der Benützung der Straßen, den Rücktritt von der Erlaubnis zur Straßenbenützung, unverhältnismäßig scharfe und unangemessene Bedingungen für den späteren Erwerb der Bahn usw. sich auszubedingen. Nur die Konzessionsbehörde ist zur Feststellung des Bauplanes, des Betriebssystems usw. berechtigt. Die Gemeinde macht sich eines rechtswidrigen Eingreifens in die Kompetenz der Konzessionsbehörde schuldig, der nach den §§ 2 bis 5, 8 bis 11, 13, 14, 17 bis 19, 22, 28, 29 allein und ausschließlich das Recht auf Regelung aller dieser Verhältnisse zustehe, falls sie aus eigener Machtvollkommenheit den Unternehmern darüber Vorschriften machen wolle. Was die vertragsmäßige Regelung der Straßenunterhaltungspflicht angeht, so ist der Straßeneigentümer nicht berechtigt, einen ihm nicht zukommenden Betriebsgewinn zu machen, sondern er soll nur ein Äquivalent für die Nachteile erhalten, die ihm etwa aus der Benützung der Straßen durch den Unternehmer erwachsen. Bei der Feststellung des Entgeltes sind daher die Kosten für die Herstellung des Weges und die Aufwendungen für die laufende Unterhaltung in Ansatz zu bringen, die Kosten für Grund und Boden dagegen nur, soweit derselbe im Eigentum des Unterhaltungspflichtigen steht. Nur in dieser Weise darf das Entgelt für die Wegebenützung berechnet werden. Dagegen ist der Wegeunterhaltungspflichtige nicht berechtigt, sich beliebig erweiterte Anteile am Betriebsgewinn oder Nebengewinnste, zum Beispiel durch Lieferung der elektrischen Energie an den Unternehmer usw., auszubedingen. Der Straßeneigentümer hat vielmehr nach Analogie des Expropriaten beim Enteignungsverfahren dem Unternehmer aus Gründen des öffentlichen Wohles und zum Bau und Betrieb einer dem öffentlichen Verkehr dienenden Bahn ein Nutzungsrecht an seinem Eigentum auf Grund des Gesetzes einzuräumen, und dafür lediglich die dieser Verkehrsanschauung entsprechende, durch das Gesetz bestimmte Entschädigung zu beanspruchen.

Nach § 6 des Kleinbahngesetzes können sich die Unterhaltungspflichtigen den Erwerb der Bahn nach Ablauf einer bestimmten Frist vorbehalten. Für den Zeitraum, nach dessen Ablauf sich die Gemeinden den Erwerb vorbehalten sollen, findet Eger in der vom Eisenbahngesetz von 1838, § 42, erwähnten Frist von 30 Jahren die gesetzliche Analogie. Die angemessene Schadloshaltung des Unternehmers beim Erwerb wird von ihm ebenfalls wieder nach Analogie des Eisenbahngesetzes § 42, und des Kleinbahngesetzes § 31, dahin bestimmt, daß der volle Wert, das heißt der Ertragswert, und nicht der bloße Sach- oder Abbruchswert oder der Buchwert von den Gemeinden gezahlt

werden muß. Die Bahn darf nur im ganzen erworben werden, der Erwerb eines Teiles darf nicht vorbehalten werden. Benützt also der Unternehmer die Wege mehrerer Unterhaltungspflichtiger, wie das zum Beispiel häufig der Fall sein wird, wenn sich ein Straßenbahnnetz auch in die Vororte ausdehnt, so können sich diese nur gemeinsam das Erwerbsrecht vorbehalten. Es liegt auf der Hand, daß dadurch die Ausübung des Erwerbsrechtes namentlich bei verschieden langer Konzessionsdauer der verschiedenen Strecken außerordentlich erschwert wird, wie das auch von den Herren Eger, Hilse usw. beabsichtigt ist.

Der nach § 7 mögliche Ergänzungsbeschluß darf nach Eger sich ebenfalls nur auf die oben angeführten fünf Punkte beziehen und nicht darüber hinausgehen, obschon der Spruchbehörde auch von ihm ein gewisser Spielraum zugestanden wird. Auf keinen Fall ist diese zur Festsetzung von Bedingungen und Auflagen kompetent, die in das Gebiet der Konzessionsbehörde hineingreifen. Daher sind alle Ansprüche der Unterhaltungspflichtigen, die die Mitwirkung bei der Feststellung des Fahrplanes und der Beförderungspreise, bei der Anstellung der Bediensteten, der Anlage von Haltestellen, der Anwendung einer bestimmten Betriebskraft, bei der Aufsicht über Bau und Betrieb zum Gegenstand haben, im Ergänzungsbeschluß von der Spruchbehörde zurückzuweisen. Über die Dauer der Benützung hat diese keine Bestimmung zu treffen, da das die Sache der Konzessionsbehörde ist.

Soweit die Ausführungen Egers. Sie fanden bei der Versammlung, wie man sich denken kann, lebhaften Beifall. Als erfreuliche Worte, gewissermaßen Lichtblicke in die Zukunft, wurden sie von einem anderen Redner bezeichnet. Auch auf der 5. Versammlung zu Elberfeld, 10. bis 14. September 1899, konnte Eger seinen Feldzug im Dienste des Privatkapitalismus gegen die Gemeinden fortsetzen. Diesmal sprach er über den Erwerbsvorbehalt des Straßen- und Wegeeigentümers gemäß § 6, Absatz 3 des Kleinbahngesetzes, und erweckte durch seine Ausführungen wiederum das Entzücken der Direktoren, aus denen sich die Versammlung in der Hauptsache zusammensetzte.

Bereits in seinem Kommentar zum Kleinbahngesetz, und dann später in verschiedenen Artikeln, sowie in Gutachten für private Straßenbahngesellschaften hatte Eger, natürlich in trauter Übereinstimmung mit Hilse, die Theorie entwickelt, daß die Gemeinden als Wegeunterhaltungspflichtige durchaus nicht berechtigt seien, in ihren Verträgen den Straßenbahnunternehmern bestimmte Fristen für die Benützung der Straßen zu setzen. Er bestritt ihnen das Recht, ihre Zustimmung zeitlich zu begrenzen. Hätten sie einmal ihre Zustimmung gegeben, so wäre das eine Zustimmung ohne zeitliche Befristung auf ewige Zeit. Nur die staatliche konzessionierende Behörde wäre berechtigt, die von ihr erteilte Konzession zeitlich zu begrenzen, und bei der Begrenzung nur von ihrem Ermessen, nicht aber von der Zeitfrist abhängig, über die sich vielleicht

Gemeinde und Straßenbahnunternehmer in ihrem Vertrage geeinigt haben. Die Bedeutung dieser Theorie liegt klar zutage. Sie war dazu bestimmt, den Straßenbahnunternehmern die Fortsetzung ihres Betriebes auch gegen den Willen der Stadtgemeinden über die mit ihnen vertraglich verabredete Zeitdauer hinaus zu ermöglichen. Bei dem allgemeinen und entschiedenen Widerspruch, mit dem die Theorien Egers und Hilses als der Vertreter der privatkapitalistischen Straßenbahnunternehmung angefochten worden sind, hätten sie von den Gemeinden als bedeutungslos übergangen werden können, wenn es der großen Berliner Straßenbahn nicht gelungen wäre, den damaligen Minister der öffentlichen Arbeiten, v. Thielen, zur Anerkennung der Egerschen Theorie über die Konzessionsdauer zu bringen. Im April 1900 wurde nämlich die Stadt Berlin mit der Nachricht überrascht — man kann bei der Rücksichtslosigkeit, mit der die Große Berliner Straßenbahn die Wünsche des Publikums zu behandeln pflegt, nicht gerade sagen, sehr freudig —, daß der Polizeipräsident auf Anweisung des Ministers der Gesellschaft ihre Konzession bis zum 31. Dezember 1949 verlängert habe. Diese Konzessionsverlängerung war erteilt worden, ohne daß die Stadtverordnetenversammlung auch nur im geringsten gehört worden war, und ohne daß nach Vorschrift des Kleinbahngesetzes die Zustimmung des Wegeunterhaltungspflichtigen, also hier der Stadtgemeinde Berlin, beigebracht oder durch einen Ergänzungsbeschluß ergänzt worden wäre. Allerdings war in der Genehmigungsurkunde die Unternehmerin verpflichtet worden, „auf Erfordern der Genehmigungsbehörde die Verlängerung derjenigen kleinbahngesetzlichen Zustimmungserklärungen der zur Unterhaltung der mitbenützten Straßen und Wege nach öffentlichem Recht Verpflichteten, die zurzeit auf einen kürzeren Zeitraum lauten, im Wege der freien Vereinbarung oder der kleinbahngesetzlichen Ergänzung rechtzeitig herbeizuführen“. Allerdings hatte dann auf eine Anfrage der städtischen Verkehrsdeputation der Polizeipräsident eine dahingehende Erklärung abgegeben, daß sich die Genehmigungsbehörde völlig freie Hand vorbehalte, ob sie seinerzeit die Verlängerung der Zustimmungserklärungen verlangen will oder nicht, und daß in letzterem Falle bei ablehnender Haltung der Unterhaltungsverpflichteten die Straßenbahngesellschaft nicht befugt sei, den Betrieb weiter zu führen. Tatsächlich war aber die Konzessionsverlängerung der Großen Berliner Straßenbahn nicht als eine bedeutungslose Sache erteilt worden, die ihr eventuell von Vorteil sein kann oder auch nicht. Sie hatte vielmehr die sehr reale Wirkung, die Stellung der Stadtverwaltung gegenüber der privaten Gesellschaft ganz bedeutend zu verschlechtern, und insbesondere den Erwerb der Straßenbahn im Jahre 1919 wenn nicht unmöglich zu machen, so doch auf jeden Fall beträchtlich zu erschweren. Man hat diese Konzessionsverlängerung nicht mit Unrecht als die Morgengabe bezeichnet, die der Ministerialdirektor Micke bei

seinem Übergang aus dem Ministerium der öffentlichen Arbeiten in das Direktorium der Großen Berliner Straßenbahn dieser Gesellschaft zubrachte. Charakteristisch an dem ganzen Vorgang war vor allem, daß er sich ohne jedes Wissen der Berliner Stadtverwaltung abspielte, deren Interessen gegen die profitjagende Straßenbahngesellschaft zu schützen nach allgemeiner, selbst im preußischen Landtage vertretener Auffassung die Aufgabe der Staatsbehörde gewesen wäre. Der Minister hat in einem Artikel der Berliner Korrespondenz sein Verhalten mit den Interessen des Verkehrs und der kleineren Vorortsgemeinden zu rechtfertigen gesucht. Berlin habe es unterlassen, mit sämtlichen beteiligten Vorortsgemeinden eine Vereinbarung über die Übernahme des Straßenbahnnetzes im Jahre 1920 zu treffen. Infolgedessen hätten die Vorortsgemeinden abweichend von Berlin Verträge abgeschlossen, die bis zum 30. September 1937, ja bis zum Jahre 1960 dauerten. „Es kann dahingestellt bleiben, heißt es dann wörtlich in dieser Auslassung der Regierung, ob einige Vorortsgemeinden die mit Berlin nicht übereinstimmende Befristung aus dem Grunde bewilligt haben, weil sie keine Neigung hatten, der Stadt Berlin die Führerrolle und unbeschränkte Bestimmung über das Straßenbahnwesen zu überlassen." Das ist allerdings auch ein Grund, nun seinerseits die Konzession der Straßenbahn um 30 Jahre zu verlängern, und damit über die Interessen der Stadt Berlin in der nonchalantesten Weise hinwegzugehen. Es wird dann darauf hingewiesen, daß ja die Stadt Berlin die Möglichkeit habe, im Jahre 1919 von neuem ihre Interessen zur Geltung zu bringen. Das Heimfallrecht werde ihr allerdings durch diese Bedingung nicht gewährt. Ein solches Recht hätte sie sich nur im Wege der Vereinbarung mit sämtlichen anderen beteiligten Gemeinden und mit den Straßenbahngesellschaften zu verschaffen vermocht. Daß Berlin dies unterlassen habe, könne aber den staatlichen Behörden nicht zur Last gelegt werden. Die Regierung wirft dann die Frage auf, ob nicht die Genehmigungsbehörde vor Erteilung der Genehmigung über deren Dauer mit den beteiligten Gemeinden hätte unterhandeln sollen. Jeder Unparteiische wird das als eine selbstverständliche Pflicht der Regierung ansehen. Doch diese denkt darüber anders. Die Verhandlungen wären ihrer Ansicht nach von vornherein aussichtslos gewesen, und so zog sie es vor, nicht einmal den Versuch einer Verhandlung zu machen und selbstherrlich zu verfügen. Daß davon das private Straßenbahnunternehmen den Vorteil und die Stadt Berlin den Schaden gehabt hat, ist eine Begleiterscheinung, die sicherlich nicht ungewollt war.

Mit großer Befriedigung konnte Herr Eger auf der 6. Hauptversammlung des Vereins deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen in Wiesbaden auf diese Konzessionsverlängerung hinweisen. Er nahm sie begreiflicherweise zum Ausgangspunkte für seinen Vortrag über die Konzessions-

dauer der Straßen- und Kleinbahnen und das Erwerbsrecht der Gemeinden an denselben, indem er den Gemeinden in der schroffsten Weise jedes Recht bestritt. Vier Punkte müssen als die Angelpunkte der Egerschen Deduktionen aus dieser Sammlung von Ungeheuerlichkeiten herausgegriffen werden. Eger macht den Gemeinden zum Vorwurf, daß sie das Recht, die Dauer der Benützung der öffentlichen Straßen für den Betrieb des Bahnunternehmens zu bestimmen, mit dem Rechte des Straßeneigentümers verwechseln, sich den Erwerb der Bahn vorzubehalten. Das erstere Recht steht allein der Konzessionsbehörde zu und nicht den Straßeneigentümern. Jene kann daher die Dauer der Konzession ganz nach ihrem Ermessen bestimmen. Dieses Recht fließt aus dem Privilegcharakter, den nach Eger angeblich die Straßenbahnkonzession haben soll. Nun ist aber, wie wir schon sahen, die Kleinbahnkonzession überhaupt kein Privileg, sondern nur eine polizeiliche Betriebserlaubnis. Schon dadurch fallen die gesamten, von Eger herausdestillierten Konsequenzen dahin. Tatsächlich stehen ferner die Dauer der Konzessionserteilung und der Zeitpunkt des Rückerwerbs durch die Gemeinden miteinander in der engsten Verbindung. Denn nach § 6 muß die Zustimmung des Wegeunterhaltungsverpflichteten vor der Erteilung der Konzession beigebracht werden, die direkte oder die indirekte mittels Ergänzungsbeschlusses. Für den Straßeneigentümer bildet nun die Dauer der Benützung der Straßen ohne jeden Zweifel den wichtigsten Punkt. Können sich Bahnunternehmer und Straßeneigentümer nicht einigen, so wird im Ergänzungsbeschluß nach § 7 des Kleinbahngesetzes unter Ausschluß des Rechtsweges über die an den Unternehmer gestellten Ansprüche, also auch über die Zeitdauer entschieden. Es wäre absurd, einen derartigen Ergänzungsbeschluß durch die höhere Kommunalbehörde herbeizuführen, wenn die Konzessionsbehörde an die von dieser bestimmte Dauer des Unternehmens nicht gebunden wäre, sondern beliebig über dieselbe hinausgehen oder hinter ihr zurückbleiben könnte. Nun hat außerdem der Straßeneigentümer das Recht, sich den Erwerb des Bahnunternehmens nach Ablauf einer bestimmten Frist vorzubehalten. Nach Eger darf er das Recht der Straßenbenützung nur unbefristet, also auf alle Ewigkeit erteilen. Was soll aber der Straßenbahnunternehmer mit diesem Rechte anfangen, wenn nach 30 oder 40 Jahren sein Unternehmen von dem Straßeneigentümer vertragsgemäß erworben ist? Oder was soll er mit der Konzession anfangen, die ihm über die Erwerbsfrist hinaus angeblich von der Genehmigungsbehörde erteilt werden kann?

Der Schlüssel zu diesen geradezu ungeheuerlichen Deduktionen liegt in der Formulierung des Erwerbsrechtes, wie sie von Eger den Gemeinden gütigst diktiert wird. Nach § 6, Abs. 3, soll sich der Erwerb auf die Bahn im ganzen erstrecken. Die Worte „im ganzen“ waren im Regierungsentwurfe

nicht vorhanden und sind später im Abgeordnetenhause eingefügt worden. Danach erscheint der Erwerbsvorbehalt betreffend einzelner Strecken usw. unstatthaft. Die Absicht bei der Einfügung ging offenbar dahin, die Zerreißung oder Schädigung eines für den Verkehr nützlichen Unternehmens durch den Rückerwerb seitens der Gemeinden zu verhindern. Es fragt sich aber, was die Worte „im ganzen" bedeuten sollen. Die juristische Bahneinheit entsteht nach § 3 des Gesetzes vom 12. August 1895 betreffend das Pfandrecht an Privateisenbahnen und Kleinbahnen mit der Genehmigung zur Eröffnung des Betriebes auf der ganzen Bahnstrecke. Die Konzession ist also für die Frage der Bahneinheit entscheidend. Eine Konzessionserteilung, die sich über die in dem Vertrage mit dem Straßeneigentümer ausbedungene Benützungszeit hinaus erstreckt, würde dann, wie L. v. Bar in einem Artikel in der „Nation" ausführt, die Bedeutung haben, daß das Unternehmen, auf das sich die Genehmigung erstreckt, als ein einheitliches betrachtet werden soll, und zwar vielleicht mit allen Erweiterungen, die bis zum Ablaufe der Konzessionszeit hinzutreten mögen. Die Gemeinde könnte dann nicht eher von ihrem Rückerwerbungsrechte Gebrauch machen, als bis die ganze Konzessionszeit abgelaufen ist. Sie müßte außerdem sämtliche bis dahin in Betrieb gesetzte Strecken, die vielleicht in entfernten Bezirken außerhalb des Stadtgebietes gelegen sind, miterwerben. Das wäre unter Umständen eine sehr weitgehende Beschränkung des Rückerwerbsrechtes der Gemeinden. Mit Recht weist aber v. Bar darauf hin, daß, wenn das Gesetz von 1895 die Bahneinheit durch die Erteilung der Genehmigung entstehen läßt, es ohne Zweifel die ordnungsmäßige, dem Gesetz von 1892 entsprechende Genehmigung im Auge hat, die die Zustimmung des Wegeunterhaltungspflichtigen voraussetzt. Eine ohne diese Unterlage gegebene Genehmigung kann die Einheit des Unternehmens nicht begründen und daher auch die vertragsmäßig festgelegten Rechte der Gemeinden nicht aufheben. Ist also die von der Gemeinde bewilligte Benützungsdauer abgelaufen und damit auch die Konzession der Regierungsbehörde, so hört die Bahneinheit auf, und die Gemeinde vermag ihre privatrechtlichen Ansprüche auf die Teile geltend zu machen, deren Erwerb sie sich im Vertrage vorbehalten hat.

Außerdem ist aber in der Fassung des § 6, Abs. 3, durchaus nicht zum Ausdruck gebracht, daß dadurch die Vertragsfreiheit der Gemeinden eingeschränkt und andere Vereinbarungen als der Erwerb im ganzen für nichtig erklärt werden sollen. Sowenig die Vertragsbestimmungen über den unentgeltlichen Übergang des Bahnunternehmens in den Besitz der Gemeinden deshalb ungültig sind, weil nach dem Kleinbahngesetz der Erwerb gegen angemessene Schadloshaltung des Unternehmers erfolgen kann, ebensowenig wird durch die Bestimmung, daß die Unterhaltungspflichtigen sich den Erwerb der Bahn

im ganzen vorbehalten können, die vertragsmäßig festgelegte Erwerbung eines Teiles des Bahnunternehmens aufgehoben. Die Unterhaltungspflichtigen können sich den Erwerb der Bahn im ganzen vorbehalten. Damit ist ihnen die Möglichkeit gewährt, die Bahnlinien, auch die über den Bezirk der Stadt hinausgehenden, zu erwerben, falls sie es zum Beispiel im Interesse einer fortschrittlichen Wohnungspolitik für wertvoll halten. Es ist aber kein Zwang ausgesprochen, daß der Erwerb, falls ein solcher stattfindet, die Bahn im ganzen erfassen muß. Die Egersche Behauptung, daß der Erwerbsvorbehalt an den im Gemeindebezirk belegenen Strecken und Teilen der Bahn unzulässig und rechtlich wirkungslos sei, kann also durchaus nicht begründet werden. Die von ihm verlangte Beschränkung der Gemeinden hat aber ihre wichtigen praktischen Folgen. Da die Straßenbahnunternehmungen meistens die Straßen mehrerer Gemeinden berühren, so könnten nach der Egerschen Theorie alle Gemeinden sich nur den Erwerb des ganzen Bahnnetzes, also auch der Linien, die außerhalb ihres Gemeindebezirkes liegen, vorbehalten. Sobald nun das Erwerbsrecht einer Gemeinde wirksam wird, müßte daraus ein Konflikt zwischen dieser und den übrigen Gemeinden mit den gleichen Erwerbsvorbehalten entstehen. Das Erwerbsrecht könnte also nur dann praktisch geltend gemacht werden, wenn sich alle beteiligten Gemeinden geeinigt haben. Voll Triumph ruft daher Eger in seinem Vortrage aus: „Welchen unendlichen Schwierigkeiten diese gemeinsame Geltendmachung des Erwerbsrechtes aber unterliegt, bedarf keiner weiteren Ausführung. Wenn man bedenkt, daß Bahnen wie die Große Berliner Straßenbahn, die Straßenbahn Hannover, die Städtische Straßenbahn Cöln und andere, mehr als ein Dutzend Gemeinden berühren, so ist es klar, daß es fast unmöglich sein wird, diese zum Zwecke der gemeinsamen Ausübung des Erwerbsrechtes an der Bahn unter einen Hut zu bringen. Sie ersehen daraus, daß es wirklich sowohl rechtlich wie faktisch undurchführbar ist, den Erwerbsvorbehalt auszuüben, und daß derselbe lediglich auf dem Papier stehen und illusorisch bleiben wird." Einfacher lassen sich allerdings die vertragsmäßig festgelegten Rechte der Gemeinden nicht wegeskamotieren und die klaren Bestimmungen des Gesetzes in ihr Gegenteil uminterpretieren. Nach Herrn Eger wollte der Gesetzgeber, als er den Erwerb der Bahn im ganzen statuierte, überhaupt jeden Erwerb unmöglich machen!

Herr Eger will den Gemeinden jede Waffe aus der Hand nehmen, die sie gegen die Straßenbahnunternehmungen ihres Bezirkes zum Schutze der öffentlichen Interessen anwenden könnten. Da, wo die Gemeinden noch durch länger laufende Verträge an die von ihnen konzessionierten Unternehmer gebunden sind und diese es ablehnen, notwendige, aber weniger rentable Linien zu bauen, bleibt ihnen nur das eine Mittel über, die Linien selbst zu bauen

und in eigener Regie zu betreiben. Herr Eger findet, daß ein solches Vorgehen in ökonomischer und rechtlicher Beziehung schwere Bedenken hat. Die städtischen Linien werden sich nicht rentieren und werden die Straßenbahngesellschaften an der Ergänzung und Erweiterung durchgehender Linien hindern, das letztere natürlich in seinen Augen ein Kapitalverbrechen. Sie werden aber auch den bestehenden Straßenbahnlinien Konkurrenz machen, und ein solches Verfahren würde gegen Treu und Glauben verstoßen. Nun wird es sich fragen: wann macht eine städtische Linie einer bestehenden des privaten Unternehmers Konkurrenz? Herr Eger sagt: immer! Denn nach ihm ist die Zulassung von Hoch- und Untergrundbahnen in Straßen, die bereits von Straßenbahnen im Niveau durchzogen werden, oder in konkurrierenden, insbesondere parallel laufenden Straßenzügen, nicht statthaft. Offenbar muß eine so weite Auslegung der Konkurrenz der bestehenden Straßenbahngesellschaft das Monopol auf den gesamten städtischen Verkehr gewähren. Denn die Behauptung, daß eine neue Linie einer alten Konkurrenz macht, wird man immer aufstellen können, und sie genügt ja Herrn Eger als Beweis für die Schädigung des bestehenden Unternehmens.

Im Schluß seines Vortrages sieht Herr Eger eine neue, bessere Zeit für die Straßen- und Kleinbahngesellschaften herannahen. In einer Reihe von Ergänzungsbeschlüssen sind die Gemeinden gezwungen worden, unter annehmbaren Bedingungen den Straßen- und Kleinbahnunternehmern die Benützung der Kommunalstraßen zu gewähren. Die Staatsbehörden haben ihnen die Fortlassung oder Milderung von Vertragsbedingungen aufgegeben, die angeblich die Entwicklung der Bahn gehindert haben würden. Herr Eger hat hier wohl vor allem die Berliner Vorgänge, vielleicht schon die von der Regierung gleichsfalls ohne Befragen der Stadtverwaltung angeordnete Aufhebung des Akkumulatorenbetriebes bei der Großen Berliner Straßenbahn im Auge. Mit einer gewissen Berechtigung konnte er daher auch die Erwartung aussprechen, daß „unter der wohlwollenden, umsichtigen und gerechten Leitung der Staatsbehörden in Zukunft die unverhältnismäßig schweren und lästigen Bedingungen in Fortfall kommen werden, von welchen manche Gemeinden die Erteilung ihrer Zustimmung abhängig gemacht haben.“ Der Weizen der privaten Straßenbahnunternehmung wird auch in Zukunft blühen, denn, so versichert uns Herr Eger, die Gemeinden erscheinen an sich zum Bau und Betrieb von Straßenbahnen weniger geeignet als die Privatunternehmer und haben die bisherigen Versuche zumeist mit erheblichen Opfern büßen müssen. Es liegt für die Städte kein Anlaß und Bedürfnis vor, den Betrieb der Straßenbahnen in eigene Regie zu nehmen. Und dann zum Schluß noch eine Drohung, um die Gemeinden von solch einem frevelhaften Unternehmen abzuschrecken: auch der Erwerb der Bahn durch die Gemeinden ist kein endgiltiger,

dem Staate steht bei gesteigerter Verkehrsbedeutung der Bahn jederzeit gesetzlich das Erwerbsrecht zu.

Die Bestrebungen des Straßenbahnkapitals, mit allen Mitteln, insbesondere durch die Interpretation des Kleinbahngesetzes, die Kommunalisierungstendenzen der Städte zu durchkreuzen, seine eigene Position in der Beherrschung des städtischen Straßenverkehrs zu verbessern und dauernd zu machen, haben die im preußischen Städtetag vereinigten Städte veranlaßt, ihrerseits zur Abwehr vorzugehen. Auf dem preußischen Städtetag zu Berlin am 29. Januar 1901 wurde als erster Punkt der Tagesordnung das Kleinbahngesetz und die Gemeinden behandelt. Die beiden Referenten, von denen der erste, Dr. Öhler-Halberstadt, die theoretische Seite behandelte, der andere, Dr. Tiessen-Königsberg, über die Erfahrungen der Stadt Königsberg mit dem Kleinbahngesetz berichtete, kamen zu den gleichen Resultaten, die sich in folgender Weise zusammenfassen lassen. Durch den Erlaß des Kleinbahngesetzes ist an den bisher gültigen Rechtsverhältnissen, soweit sie sich auf die Verträge der Gemeinden mit den Unternehmern über die Benützung der Straßen beziehen, nichts geändert. Die Erfahrungen der Gemeinden mit dem Kleinbahngesetze sind im allgemeinen nicht ungünstig gewesen. Es liegt daher auch kein Grund vor, eine Abänderung des Kleinbahngesetzes für die nächste Zeit anzustreben. Allerdings wurde dieser Optimismus in der Diskussion nicht von allen Anwesenden geteilt. Mit Recht wurde darauf hingewiesen, daß zur Zeit zwar die Entscheidungen nach Wunsch der Gemeinden ausgefallen seien, daß aber auch nicht die geringste Garantie für die Zukunft gegeben sei. Obschon tatsächlich die Versammlung die Aufgabe hatte, die Egerschen Theorien und die darauf sich begründenden Bestrebungen der privaten Straßenbahnunternehmungen abzuwehren, konnten sich die Herren Bürgermeister in der Diskussion nicht genug tun, sie mit billigem Spott als bedeutungslos hinzustellen. So verstieg sich der erste Referent zu dem Ausspruch: „Ich bin der Meinung, daß es sich bei den Ausführungen von Hilse, Eger usw. um Tendenzen handelt, mit denen wir ohne weiteres heute fertig werden können.“ So wies es ein anderer Oberbürgermeister mit einer gewissen Entrüstung von sich, daß sich der preußische Städtetag versucht fühlen könnte, auf städtische Veranlassung einen Kontra-Eger herauszugeben. Ja, er glaubte sogar, Herrn Eger damit abtun zu können, daß er die Vertretung bestimmter Interessen als einen bekannten Mangel des Gutachtens dieses Herrn bezeichnete und sie schon deshalb gewissermaßen als einflußlos hinstellte. Daher lehnte man den Vorschlag des Oberbürgermeisters Bender-Breslau, die von den Referenten vorgetragenen Gesichtspunkte in einer besonderen Publikation zusammenstellen zu lassen, ängstlich ab. Man fürchtete dadurch und durch die Errichtung einer für die Sammlung des Materials bestimmten Zentralstelle den Eindruck zu machen,

als ob die Rechtsunsicherheit viel größer wäre, als sie von den Referenten geschildert worden war. Kurz, man verfolgte eine Taktik der ängstlichen Zurückhaltung und vermied es aufs sorgfältigste, der staatlichen Bureaukratie ihre Begünstigung der privaten Unternehmung vorzuhalten. Nur ein Diskussionsredner, der erste Bürgermeister Menzel-Gleiwitz, hatte die Kühnheit, den springenden Punkt der ganzen Frage deutlich hervorzuheben. Er stimmte der geringschätzigen Abweisung, mit der man die Egerschen Theorien behandelte, durchaus nicht zu. Sie seien schon allein dadurch gefährlich, daß Methode darin läge, und fuhr dann fort: „Diese Gefahr nimmt aber dadurch zu, daß die Egersche Theorie das Hauptgewicht von den Kommunalbehörden wegnimmt und auf die staatlichen Behörden verlegt. Eine solche Theorie wird immer Aussicht auf Beachtung haben und immer Anhänger finden, die es für besser halten, den Kommunen dieses starke Mitbestimmungsrecht zu nehmen und auf die staatlichen Behörden zu konzentrieren; denn die wüßten es viel besser, als die Kommunen. Deswegen ist diese Theorie noch lange nicht abgetan mit diesem Städtetage." Man kann die Gefahr, die den Kommunen von den Bestrebungen Egers und des Vereins der Deutschen Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen droht, nicht klarer kennzeichnen. Eger war früher selbst ein Glied der Staatsbureaukratie und weiß daher sehr gut, wie man dieselbe gegen die Kommunen und die Selbstverwaltung am sichersten in Bewegung setzt. Seine Theorien nützen die reaktionäre Tendenz der Bureaukratie, überall die Rechte der Selbstverwaltung zu ihren Gunsten zu beschränken, in der geschicktesten Weise aus. Indem er die Rechte der Kommunen auf dem Gebiete des Straßenbahnwesens in der weitestgehenden Weise beschränken und auf die staatlichen Behörden übertragen will, erweckt er deren Sympathien für seine Auslegung des Kleinbahngesetzes und bietet ihnen damit ein Werkzeug, ihre Macht auszudehnen, von dem sie nur zu gerne Gebrauch machen. So wird in geschickter Weise der unersättliche Machthunger der staatlichen Bureaukratie für die Interessen des Straßenbahnkapitals in Bewegung gesetzt. Die Herren auf dem preußischen Städtetage hätten allen Anlaß gehabt, gegenüber diesem angestrebten Bündnis zwischen Staatsbureaukratie und Straßenbahnkapital nicht den Kopf in den Sand zu stecken — aber schließlich ist die kommunale Bureaukratie auch nur Fleich vom Fleische der staatlichen. Es fehlt ihr an Kraft und Energie, den Übergriffen der letzteren entgegenzutreten.

Selbstverständlich hat sich der Verein Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen auf seiner dem Städtetage folgenden 7. Hauptversammlung zu Stuttgart mit den Verhandlungen des Städtetages beschäftigt. Referent war Direktor Kolle-Breslau, der es an Feindseligkeit gegen die Kommunen nicht fehlen ließ. Sachlich bietet sein Referat nichts neues. Es bringt zunächst eine Äußerung des Herrn Eger über den preußischen Städtetag, dessen

Verhandlungen eine gänzliche Unkenntnis des Kleinbahngesetzes verrieten, von durchaus einseitig kommunal-fiskalischen Gesichtspunken ausgingen und nicht dem Sinne und Geiste der bestehenden Gesetzgebung sowie den öffentlichen Interessen entsprächen. Für Herrn Eger sind ja die Interessen der staatlichen Bureaukratie und des Straßenbahnkapitals allein öffentliche Interessen. Ausführlich wiederholte er dann seinen Nachweis, daß die Städte nicht berechtigt sind, in den Straßenbenützungsverträgen sich Aufsichtsrechte bezüglich des Baues, Betriebes und der Verwaltung der privaten Straßenbahnen neben oder im Widerspruch mit den staatlichen Aufsichtsrechten vorzubehalten, und daß zweitens die Genehmigung einer Kleinbahn eine mit dem Rechtscharakter eines Privilegs ausgestattete Eisenbahnkonzession darstellt. Wir brauchen auf diese Ausführungen nicht weiter einzugehen. Der zweite Teil des Kolleschen Referates stellte die Resultate einer Rundfrage unter den Kleinbahnverwaltungen über die Handhabung des Kleinbahngesetzes durch die maßgebenden Körperschaften, insbesondere die Kommunen, dar. Auf Grund derselben suchte er nachzuweisen, daß die Wegebenützungsverträge im Widerspruch mit den Bestimmungen des Kleinbahngesetzes stehen, wobei er natürlich die Egersche These von der Unzulässigkeit solcher Bestimmungen über den Bau, Betrieb und die Verwaltung der Straßenbahnen zum Ausgangspunkt nahm. Daß er die zum Teil recht scharfen Vertragsbestimmungen durchaus mißbilligt, und daß seine Mißbilligung in der Versammlung den lebhaftesten Widerhall fand, brauchen wir nicht erst zu erwähnen. Sein Referat war eine endlose Klage über die unberechtigten und ungesetzlichen Forderungen der Wegeunterhaltungspflichtigen. Nun liegt allerdings all den Klagen der Straßenbahngesellschaften gegenüber die Frage nahe, weshalb sie denn überhaupt solche Verträge abgeschlossen haben, zu denen sie niemand gezwungen hat. Auch Herr Kolle macht sich diesen Einwurf, um dann mit der ganzen Überzeugung eines Straßenbahndirektors zu antworten: „Darauf brauchen wir die Antwort nicht schuldig zu bleiben.“ Und welche Antwort gibt Herr Kolle? In einzelnen Fällen mögen die bauenden Firmen diese Verträge leichtfertigerweise abgeschlossen, nach Einstreichung des Baugewinns die Konzession an eine Aktiengesellschaft abgestoßen und dieser überlassen haben, mit dem Vertrage schlecht und recht fertig zu werden. Das sind aber nur Ausnahmen. Denn, wie ein Diskussionsredner zu betonen sich für verpflichtet hielt, wir haben in Deutschland ein sehr achtbares Unternehmertum, bei dem von Gewissenlosigkeit keine Rede sein könne. In den meisten Fällen aber, wir lassen die eigenen Worte des Herrn Direktor Kolle folgen: „ist wohl das Bestreben der Grund zur Annahme ungünstiger Verträge gewesen, bedeutende Kapitalien, die in dem Unternehmen, soweit ein solches vorbestand, schon angelegt waren, nicht verfügbar werden zu lassen, zumal in einer Zeit, die des geringen Zinsfußes

wegen die Neuanlage in Staatspapieren nicht den Interessen der Besitzer entsprechend erscheinen ließ." Das heißt mit anderen Worten: man hoffte trotz der erschwerten Bedingungen noch einen anständigen Profit aus dem Straßenbahnunternehmen herauszuarbeiten! Wozu aber dann die Klagen? Mit einem Hymnus auf die Aktiengesellschaften und die Aktionäre und einer nochmaligen Bescheinigung, daß die Städte für die Verwaltung eines Transportunternehmens unfähig sind, schloß Herr Kolle sein Referat. Die Diskussion brachte außer den üblichen Zustimmungen den Protest eines städtischen Vertreters, der sich dagegen verwahrte, daß den Städten als Motiv für ihr Vorgehen Mißgunst gegenüber den Aktionären unterschoben würde.

Seitdem ist ein gewisser Stillstand der Gegenbewegung gegen die Kommunalisierungstendenzen und das Kontrollrecht der Städte eingetreten, ohne daß jedoch ihr Abschluß in der nächsten Zeit zu erwarten wäre. Soviel steht fest, daß die ganze Aktion des Straßenbahnkapitals nur den Erfolg gehabt hat, die ersteren im Schoße der Gemeinden zu stärken. Jede Gemeinde wird sich doppelt besinnen, eine Konzession zu erteilen, wenn sie nicht sicher ist, ob die von ihr vereinbarten Termine und sonstigen Bestimmungen des Straßenbenützungsvertrages Gültigkeit behalten werden. Sollten die von dem Verein der Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen sowie von den Herren Eger und Hilse vertretenen Anschauungen über das Kleinbahngesetz von den Regierungsbehörden in größerem Umfange anerkannt werden, so würden sich die Gemeinden auf Gnade und Ungnade in die Hände des Straßenbahnunternehmers ausgeliefert und jedes Einflusses auf den Betrieb und die Verwaltung eines Unternehmens beraubt sehen, das für die ganze städtische Verwaltung von der größten Bedeutung ist. Wollen sie das nicht, so bleibt ihnen kein anderer Weg übrig, als da, wo ein privates Straßenbahnunternehmen schon vorhanden ist, die neuen Linien selbst zu bauen und selbst zu betreiben, im übrigen überhaupt keine Konzessionen zu erteilen und sich von vornherein auf eigene Füße zu stellen. In Berlin hat tatsächlich die gesetzwidrige Verlängerung der Konzession der Großen Berliner Straßeneisenbahn durch den Polizeipräsidenten das Resultat gehabt, daß die Anhänger des privaten Straßenbahnbetriebes ihre Majorität in den städtischen Kollegien verloren, und daß der Beschluß gefaßt wurde, in Zukunft sämtliche notwendig werdenden Linien selbst zu erbauen und zu betreiben. Unter dem Eindrucke dieses Vorgehens der Regierung wurde von den Stadtverordneten auch der Erwerb der Siemens & Halskeschen Straßenbahnlinien genehmigt.

Über die Ausdehnung, die der kommunale Betrieb von Straßenbahnen im letzten Jahrzehnt erreicht hat, geben die nachfolgenden Zahlen Auskunft, die der Statistik des Vereins Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen entnommen sind.

	1900		1901		1902	
	Eigentumslänge der Bahn	Davon in kommunal. Betrieb	Eigentumslänge der Bahn	Davon in kommunal. Betrieb	Eigentumslänge der Bahn	Davon in kommunal. Betrieb
Stadt Königsberg	11,50	11,50	27,09	27,09	25,29	25,59
Graudenz	—	—	3,50	3,50	3,50	3,50
Berlin	17,42	—	17,90	—	17,90	—
Köpenick	2,00	—	2,00	—	2,00	—
Gem. Friedrichshagen . . .	2,35	2,35	2,35	2,35	2,35	2,35
Stadt Breslau	—	—	—	—	9,67	9,67
Halberstadt	—	—	3,62	3,62	3,50	3,50
Naumburg a. S.	—	—	3,00	3,00	3,00	3,00
Altona	4,14	4,14	4,14	4,14	4,20	4,20
Schleswig	—	—	—	—	4,20	4,20
Gem. Spiekeroog	3,62	3,62	3,62	3,62	3,62	3,62
Stadt Münster i. W. . . .	—	—	8,22	—	8,22	—
Bielefeld	7,10	7,10	9,15	9,15	13,00	13,00
Gem. und Städte: Baukau, Herne, Recklinghausen . .	7,95	7,95	7,95	7,95	8,32	8,32
Kreis u. Stadt Recklinghausen, Gem. Herten, Wanne, Crange	—	—	12,80	12,80	12,80	12,80
Witten, Langendreer, Bommern, Annen, Werne, Lütgendortmund	22,65	—	28,88	28,88	30,99	30,99
Stadt Frankfurt a. M. . .	38,95	38,95	43,09	43,09	44,08	44,08
Düsseldorf	36,52	36,52	40,93	40,93	41,61	41,61
Barmen	7,32	7,32	8,24	8,24	8,66	8,66
Barmen-Schwelm . . .	6,40	6,40	6,40	6,40	6,40	6,40
Mülheim a. d. Ruhr . .	14,10	14,10	20,13	20,13	20,13	20,13
Elberfeld	7,97	—	7,97	—	9,48	—
Solingen	—	—	7,06	—	7,06	—
Oberhausen	16,70	16,70	24,00	24,00	23,70	23,70
Rheydt	10,92	10,92	10,92	10,92	12,65	12,65
M.-Gladbach	8,30	8,30	12,79	12,79	16,89	16,89
Meiderich	—	—	—	—	2,13	—
Cöln	54,18	54,18	55,92	55,92	66,54	66,54
Bonn	—	—	—	—	2,85	2,85
Trier	—	—	—	—	3,44	3,44
München	—	—	47,51	47,51	48,46	48,46
Schweinfurt	2,00	2,00	2,20	2,20	2,20	2,20
Leuben	—	—	—	—	3,55	3,55
Freiberg i. S.	—	—	—	—	2,58	—
Freiburg i. B.	—	—	8,97	8,97	9,12	9,12
Darmstadt	6,59	6,59	6,59	6,59	9,39	9,39
Mannheim	15,43	15,43	16,97	16,97	20,35	20,35
Pyrmont	—	—	—	3,17	—	3,17
Colmar	—	—	—	—	2,28	2,28

In der vorstehenden Tabelle begegnen wir einer Anzahl von Zweckverbänden von Gemeinden teils zum Bau, teils zum Bau und Betriebe eines Straßenbahnnetzes. Drei Verbände, Barmen-Schwelm, Herne-Baukau-Recklinghausen, Witten-Langendreer-Herne-Lütgendortmund-Annen-Bommern-Laer haben von vornherein oder durch den Bankrott des Betriebsunternehmers veranlaßt den Betrieb selbst übernommen. Es dürfte nicht ohne Interesse sein, auf die Organisation der Zweckverbände mit einigen Worten einzugehen. Wir legen dabei den Vertrag zwischen der Stadt Witten und den übrigen Gemeinden zugrunde. Darin wird zunächst die Beteiligungsziffer der Gemeinden an dem aufzubringenden Kapital festgelegt, da auf Grund derselben die Teilnahme der einzelnen Gemeinden an der Verwaltungskommission des gemeinschaftlichen Unternehmens, am Reingewinn, an der Aufbringung der später eventuell erforderlich werdenden Nachschüsse usw. geregelt ist. Die Verwaltung des gemeinschaftlichen Unternehmens, das den Namen Märkische Straßenbahn führt, liegt in den Händen einer Verwaltungskommission, deren Mitglieder von den einzelnen Gemeinden in vertraglich festgelegtem Verhältnisse gewählt werden. Die Kommission beschließt selbständig über alle Angelegenheiten des Unternehmens. Nur im Falle einer Erweiterung, einer Verpachtung oder einer Liquidation sind die einzelnen Mitglieder an die Zustimmung ihrer Gemeindevertretung gebunden. Auch die Jahresrechnung wird von der Kommission festgestellt, ohne daß den Gemeinden ein Einspruchsrecht zustände. Um aber eine Majorisierung der kleineren beteiligten Gemeinden durch die beiden größten, Witten und Langendreer, zu verhüten, ist in den erwähnten Punkten Dreiviertelsmehrheit für die Beschlußfassung vorgeschrieben. In allen Rechtsgeschäften werden die beteiligten Gemeinden sowohl Behörden als Privaten gegenüber durch den Magistrat der Stadt Witten nach den Beschlüssen der Kommission vertreten. Er ist also durch den Gesellschaftsvertrag insbesondere zum Abschluß von Verträgen, zum Erwerb von Grundstücken, zur Entgegennahme und Erteilung von Auflassungserklärungen, zur Bewirkung von Eintragungen und Löschungen in den Grundbüchern, sowie zur Führung von Prozessen ermächtigt. Durch diese Organisation wird das gemeinschaftliche Unternehmen, soweit die laufende Verwaltung in Frage kommt, von den Beschlüssen der einzelnen Gemeinden unabhängig gestellt. Das ist ohne Zweifel ein durchaus richtiger Gedanke, da andernfalls lokale Eifersüchteleien sich in unangenehmer und schädlicher Weise bemerkbar machen würden. Nur bei so wichtigen Ereignissen, wie es die Erweiterung, Verpachtung oder Liquidation des Unternehmens sind, ist die Zustimmung der einzelnen Gemeindevertretungen notwendig. Das ist bei Erweiterungen selbstverständlich, da über die erforderlichen, von den Gemeinden aufzubringenden weiteren Geldsummen unter allen Umständen von ihnen Beschluß gefaßt werden muß. Anderseits steht es

den Gemeinden frei, die Erweiterung des Bahnnetzes in ihrem Bezirk auf eigene Kosten auszuführen und zu betreiben, falls diese nicht die Zustimmung der Verwaltungskommission erhält. In diesem Falle ist die Gemeinschaft verpflichtet, den elektrischen Strom zum Selbstkostenpreise zuzüglich 10 Prozent Verdienst abzugeben, soweit die vorhandenen Einrichtungen es gestatten.

Die Gemeinden haben für die Anlage der Bahn ihre Straßen kostenfrei zur Verfügung zu stellen. Die durch den Bau oder Betrieb der Bahn entstehenden Beschädigungen des Straßenkörpers sind auf Kosten der Gemeinschaft zu beseitigen, wie auch die notwendig werdenden Veränderungen der Straßen, Gas- und Wasserleitungen usw. von dieser auf eigene Kosten auszuführen sind.

Etwas abweichend ist der Vertrag, der zwischen den Städten München-Gladbach und Rheydt über den Betrieb ihrer elektrischen Straßenbahnen abgeschlossen worden. Es handelt sich hier weniger um den gemeinsamen Betrieb eines einheitlichen Unternehmens als um eine eigentümliche Mitbenützung fremder Netze. Die elektrischen Straßenbahnen werden nämlich für getrennte Rechnung beider Städte betrieben, jedoch nach einheitlichen Grundsätzen für beide Betriebsgebiete verwaltet. Jede Stadt unterhält in ihrem Betriebsgebiet für eigene Rechnung die Geleise und Stromzuführungsanlagen und stellt das für den Betrieb erforderliche Personal, sowie das rollende Material. Die Stadt München-Gladbach benützt mit ihren Wagen das Straßenbahnnetz der Stadt Rheydt, wie diese umgekehrt das der ersteren. Jede Stadt stellt die Zahl von Wagen nebst dem dazu gehörigen Personal, die nach dem Verhältnis der auf ihrem Betriebsgebiet durchfahrenen Wagenkilometer erforderlich sind. Für beide Betriebsgebiete werden durchgehende oder zusammengestellte Fahrscheine ausgegeben, so daß mittels Umsteigens jeder Punkt des einen Betriebsgebietes von jedem Punkte des anderen erreicht werden kann. Jede Stadt behält bis zur Abrechnung die von ihren Wagen erzielten Einnahmen und führt darüber Buch. Am Schlusse des Monats wird das Gesamtergebnis ermittelt, und der auf jede Stadt entfallende Anteil festgestellt. Der den Anteil übersteigende Teil der Einnahme der einen Stadt ist an die andere abzuführen. Jede Stadt bestreitet alle Ausgaben für sich. Die gemeinsamen Angelegenheiten werden durch eine gemeinschaftliche Verwaltungsdeputation verwaltet. Die Leitung der Betriebe beider Städte ist bis auf weiteres dem Betriebsleiter des München-Gladbacher Unternehmens übertragen worden. Über die Meinungsverschiedenheiten, die sich zwischen den beiden Städten ergeben, entscheidet ein Schiedsgericht, zu welchem jede Stadt einen Schiedsrichter und der Regierungspräsident einen Obmann ernennen. Über die besonderen Angelegenheiten der einzelnen Betriebsverwaltung beschließt jede Stadt selbständig, wie auch die Aufsicht über den Betrieb im eigenen Betriebsgebiet die Sache der betreffenden Stadt ist.

II. Die Konkurrenz privater Straßenbahnunternehmungen.

Da es den Gemeinden in den seltensten Fällen möglich war, durch die Verträge mit den ursprünglichen Straßenbahnunternehmern die zukünftige Entwicklung des Straßenbahnnetzes so festzulegen, daß sie den Verkehrsbedürfnissen jederzeit entsprach, so sahen sich dieselben oft sehr bald in der Zwangslage, Konzessionen an neue Betriebsunternehmer zu vergeben, um nur die erforderlichen Straßenbahnlinien gebaut zu erhalten. Man entschloß sich zu deren Zulassung um so leichter, als man dadurch dem alten Unternehmen eine gewisse Konkurrenz zu schaffen und durch die Konkurrenz einen besseren Betrieb und billigere Fahrpreise zu erzielen hoffte. Man hat aber den Grundsatz der Konkurrenz niemals in wirksamer Weise durchgeführt, da man den einzelnen Unternehmern bestimmte Teile des Straßenverkehrs zur Versorgung überwies, und ihnen dann für die neugebauten Linien das Betriebsmonopol gab. Jedes Unternehmen arbeitete also in besonderen Teilen der Stadt oder auf besonderen Linien und war dadurch dem Einwirken der Konkurrenz zum guten Teile entzogen. Fragen wir uns, wie kann eine Konkurrenz der Straßenbahnlinien geschaffen werden, so ergeben sich zahlreiche Möglichkeiten. Es kann zum Beispiel die Verbindung zwischen zwei Punkten auf verschiedenen Wegen durch verschiedene Straßenbahnlinien hergestellt werden. Die Linien werden sich ohne Zweifel eine gewisse Konkurrenz machen. Da sie aber nur die Endpunkte miteinander gemeinsam haben, daher auf ihren ganzen Linien besondere Konsumentenkreise berühren, wird die Wirkung der Konkurrenz nur beschränkt sein. Das gilt schon bei Bahnen gleicher Bahnanlage, in noch höherem Grade aber da, wo zum Beispiel Straßenbahnen, Untergrundbahnen und Hochbahnen miteinander konkurrieren. Wirksamer wird die Konkurrenz da sein, wo zu einer bestehenden Straßenbahnlinie in geringem Abstand parallel laufende Linien gleicher Bahnart konzessioniert werden. Am schärfsten wird sich aber die Konkurrenz da gestalten, wo die Linien der verschiedenen Gesellschaften auf lange Strecken hin die gleichen Straßenzüge benützen. Die Vorbedingung für eine derartige Einrichtung wäre allerdings, daß die Gemeinden die Geleise der Linien selbst bauen, und ihre Benützung unter Aufstellung eines einheitlichen Fahrplans privaten Gesellschaften in Konkurrenz überlassen. Ein analoges Beispiel bietet zum Beispiel das private Personenpostwesen früherer Zeiten in England. Hier stand der Bahnweg, das heißt die Landstraße, den Unternehmern in gleicher Weise zur Benützung frei. Hier konnte sich daher auch die Konkurrenz durchaus ungehindert entwickeln, da alle Unternehmer sich um die Kundschaft des gleichen Konsumentenkreises bewarben. Bei dem heutzutage allein noch in Frage kommenden elektrischen Betriebe müßten die Gemeinden auch noch die für den Betrieb erforderliche Lieferung

der elektrischen Energie, also den Bau und die Unterhaltung der Zuleitung, sowie den Betrieb des erforderlichen Elektrizitätswerkes übernehmen. Sie könnten dann gegen die Zahlung einer Benützungsgebühr pro Wagenkilometer einer beliebigen Zahl von Unternehmergesellschaften die Benützung der Bahnanlage überlassen, und auf diese Weise wenigstens eine Zeitlang eine Konkurrenz der verschiedenen Straßenbahnunternehmer schaffen, die anfänglich wohl in niedrigen Fahrpreisen dem Publikum zugute käme. Wie lange die Konkurrenz allerdings bestehen bleiben würde, wäre eine andere Frage. Diese allein wirksame Konkurrenz auf gleichen Linien ist von den Städten niemals eingerichtet worden. Die Unternehmer haben sich gegen jede Annäherung an dieses System, die in der Mitbenützung gleicher Bahnstrecken durch andere Unternehmer zum Ausdruck kommt, mit Händen und Füßen gesträubt. Trotzdem also die Konkurrenz der verschiedenen Straßenbahnunternehmungen immer nur eine beschränkte, wenige Linien auf kurze Strecken treffende gewesen ist, haben die Unternehmer doch das Nebeneinanderbestehen verschiedener Gesellschaften stets als lästig empfunden. Nur eine Zeitlang machten sich die verschiedenen Gesellschaften Konkurrenz. Dann tauchten Bestrebungen auf Fusionierung oder wenigstens Vereinheitlichung des Betriebes auf, um den durch die Konkurrenz bewirkten Ertragsverminderungen zu begegnen. Denn eine gewisse Schädigung der einzelnen Unternehmungen wird immer eintreten, mag sie vielleicht auch nur darin bestehen, daß lange Durchgangslinien schwerer geschaffen werden können, und daß die günstigere Ausnützung des Bahnnetzes und der Betriebsmittel gehindert ist. Das Konzentrationsbedürfnis des Straßenbahnkapitals ist zu groß, als daß es sich nicht auf die Dauer, wie bei den übrigen Monopolunternehmungen auch, durchsetzen sollte. Das beweist die Geschichte der Straßenbahnunternehmungen in einer ganzen Reihe von Städten, von denen einige Beispiele hier besprochen seien.

Die Vorläufer der Straßenbahnen waren in Hamburg-Altona die Omnibuslinien, von denen die älteste, die Bassonsche, im Jahre 1839 eröffnet wurde. Den Übergang zu den Straßenbahnen bildeten die Omnibusse, die sich mit einem fünften, mit Spurkranz versehenen Rade auf Straßenbahnschienen und auf dem Pflaster bewegen konnten. Zu dieser Art von Omnibusgesellschaften gehörten die im Jahre 1876 in Betrieb gesetzte Soltausche Linie, die Hamburg-Altonaer Pferdebahn im Jahre 1878, und die Hamburg-Altona & Northwestern Tramway Co. vom Jahre 1884. Neben diesen Omnibusgesellschaften entstanden mehrere Straßenbahngesellschaften. Die erste Pferdeeisenbahngesellschaft wurde im Jahre 1864 gegründet und eröffnete die erste Linie nach Wandsbeck im Jahre 1866, der in den Jahren von 1867 bis 1875 noch weitere neue Linien folgten. Sie kam aber im Jahre 1875 in finanzielle Schwierigkeiten, die sie an einer Erweiterung des Bahnnetzes hinderten. Der

Senat sah sich daher gezwungen, im Jahre 1880 eine Reihe weiterer, dringend notwendiger Linien öffentlich auszuschreiben. Ihren Bau und Betrieb übernahm eine neue Unternehmung, die Straßeneisenbahngesellschaft, die sofort den Auffaugungsprozeß begann. Im Jahre 1881 gliederte sie sich die Pferdeeisenbahngesellschaft ein. Neben diesem Fusionierungsprozeß ging die Entstehung neuer Gesellschaften weiter. Im Jahre 1878 wurde für den Bau einer von Ost nach West durchgehenden Strecke eine neue Gesellschaft mit dem Namen Große Hamburg-Altonaer Straßenbahn konzessioniert. Die Linie hatte als erste wirkliche Straßenbahn zwischen Hamburg und Altona anfänglich einen sehr starken Verkehr zu bewältigen, der aber infolge Verschiebung durch die Eröffnung des Freihafens im Jahre 1888 bedeutend abnahm. Die Gesellschaft zahlte daher in den drei ersten Betriebsjahren zwar eine Dividende von $2^1/_4$ Prozent, in den drei nächsten Betriebsjahren keine. Im Jahre 1890 kaufte sie die Bassonsche und die Soltausche Omnibuslinien an und eröffnete an ihrer Stelle eine neue Linie, Hohenfelde-St. Pauli, die auf der ganzen Strecke mit anderen Gesellschaften zu konkurrieren hatte. Die Besserung der Betriebsergebnisse ließ trotz der Fusionierung auf sich warten, und so zog es die Gesellschaft vor, mit der Straßeneisenbahngesellschaft einen Fusionsvertrag abzuschließen und ihr selbständiges Weiterbestehen aufzugeben. Die Straßeneisenbahngesellschaft nahm nach dieser Verstärkung den Ausbau ihres Netzes mit erneuter Energie in Angriff und baute dasselbe bis zum Jahre 1895 im wesentlichen aus. Im Jahre 1891 übernahm eine deutsche Gesellschaft mit dem Namen Hamburg-Altonaer Trambahn die Omnibuslinien der Hamburg-Altona & Northwestern Tramway Co. und erbaute vier neue Linien, die ihren Schwerpunkt in der Stadt Altona haben. Zwecks Umwandlung des Pferdebahnbetriebes in den elektrischen hatte die Schuckertgesellschaft den größten Teil der Aktien in ihren Besitz gebracht. Nach der Einführung des elektrischen Betriebes fing das Unternehmen an, sich in zufriedenstellender Weise zu entwickeln. Doch war es von Anfang an zu schwer belastet, als daß es sich in kurzer Zeit zu einem dividendenzahlenden Institute hätte entwickeln können. Außerdem war die auf dem Hamburger Gebiet erwachsene Konkurrenz ein zu großes Hindernis. So kam es denn im Jahre 1900 zu einer Fusion mit der Straßeneisenbahngesellschaft. Die Fusion wurde anfänglich von der Kämmereikommission der Altonaer Stadtverwaltung lebhaft bekämpft, da infolge derselben der Verkehr in Altona die Vorteile einbüßen müßte, die ihm durch das Nebeneinanderbestehen mehrerer konkurrierender Straßenbahngesellschaften naturgemäß erwüchsen. Die Gesellschaften mußten weitgehende Garantien für die günstige Gestaltung der Fahrpläne und Fahrzeiten geben, ehe die städtischen Kollegien in Altona sich entschlossen, dem Fusionsvertrage ihre Zustimmung zu geben. So sind als Schlußpunkt aller Konkurrenz zurzeit nur

noch zwei Gesellschaften in Hamburg vorhanden, die Straßeneisenbahngesellschaft, das älteste und umfangreichste Unternehmen, und die Hamburg-Altonaer Zentralbahn, die sich aus der Hamburg-Altonaer Pferdebahn 1895 entwickelt hatte. Der Entwicklungsgang der Straßeneisenbahngesellschaft prägt sich in der wiederholten Vergrößerung ihres Aktienkapitals aus. Das ursprüngliche Aktienkaptital von 2 Millionen Mark wurde im Jahre 1881 um 1 Million, und zwecks Fusionierung mit der Pferdeeisenbahngesellschaft um weitere 2,5 Millionen Mark, 1886 auf 6,5, 1890 auf 9 Millionen Mark, 1891 zwecks Fusionierung mit der großen Hamburg-Altonaer Straßenbahngesellschaft auf 10,8, 1895 auf 13,8, 1896 auf 15,0, 1898 auf 16,5, und zwecks Fusionierung mit der Hamburg-Altonaer Trambahngesellschaft auf 21 Millionen Mark erhöht. Auch mit der zweiten, allein noch existierenden Gesellschaft wurden bereits vor einigen Jahren Unterhandlungen zwecks Verschmelzung der beiden Unternehmungen angeknüpft. Sie zerschlugen sich aber an der Weigerung der Aktionäre der Hamburg-Altonaer Zentralbahn. Diese Bahn hat nämlich infolge ihrer günstigen Linienführung, die am Berliner Tor beginnt und in annähernd gerader Richtung durch die Hauptverkehrsstraßen nach Altona führt, stets sehr glänzende Einnahmen aufzuweisen gehabt. Die letzte Dividende betrug 19 Prozent. Die Aufsaugung auch dieser Gesellschaft wird aber nur eine Frage der Zeit sein, und dann das Hamburger Straßenbahnnetz sich im Besitze einer gewaltigen Monopolgesellschaft befinden. Die Straßeneisenbahngesellschaft hat natürlich ihre Monopolstellung, die sie auch ohne die Linie der Zentralbahn besitzt, wie alle privaten Straßenbahngesellschaften in rücksichtsloser Weise ausgenützt. Da sie infolge eines schweren Versehens bei den Vertragsabschlüssen vollständig freie Hand bei der Feststellung der Fahrpreise hat, so hat sie an den große Einnahmen abwerfenden hohen Zonenpreisen unerbittlich festgehalten und die Einführung des lange geforderten Zehnpfennigtarifs entschieden abgelehnt. Es gelang ihr sogar, aus der Verkehrskommission die Erhöhung des Fahrpreises auf den Linien der früheren Trambahngesellschaft von 10 auf 15 Pf. herauszudrücken. Auch bei den Abonnementspreisen stellt sie sich auf den rein kaufmännischen Standpunkt, die Jahresabonnements billiger abzugeben (80 Mk. pro Linie, mit Anschluß an eine Zweigstrecke), als die Vierteljahrsabonnements, die um 25 Prozent teurer sind. Monatskarten werden überhaupt nicht ausgegeben, ebensowenig Arbeiterfahrkarten.

Dieser Gesellschaft, die in der rücksichtslosesten Weise ihre Monopolstellung ausbeutet, wollte der Senat auch den Vorortsbahnverkehr auf 90 Jahre zuwenden! Die Vorlage des Senats über den Bau einer Stadt- und Vorortsbahn, die im Dezember 1901 der Bürgerschaft vorgelegt wurde, will das gesamte Verkehrswesen der Stadt *einer* privaten Unternehmergesellschaft übertragen, eben der Straßeneisenbahngesellschaft, der für fast ein Jahrhundert

eine unangreifbare Monopolstellung im Hamburger Verkehrswesen eingeräumt werden sollte. Die Senatsvorlage sah nämlich die Gründung einer Vororts-bahngesellschaft, bestehend aus den drei Gesellschaften Siemens & Halske, der Allgemeinen Elektrizitätsgesellschaft und der Straßeneisenbahngesellschaft, vor. Diese neue Gesellschaft erhält die Konzession für die Anlage und den Betrieb eines Vorortbahnnetzes auf 90 Jahre. Die Bedingungen, unter denen der Gesellschaft der Bau und Betrieb der Bahn übertragen wird, scheinen geradezu ausgeklügelt zu sein, um zu zeigen, was kapitalistisch beherrschte Verwaltungskörper im Dienste des Kapitalismus der Bürgerschaft zu bieten wagen. Der Staat Hamburg soll den für die Bahn erforderlichen Grund und Boden, soweit derselbe sich in seinem Besitz befindet, unentgeltlich zur Verfügung stellen, den in Privatbesitz befindlichen Grund und Boden für seine Rechnung ankaufen und der Gesellschaft überlassen. Die Kosten dieses Grunderwerbes werden auf 7 Millionen Mark geschätzt, von denen die Straßeneisenbahngesellschaft 1½ Millionen zu tragen hat. Eine Verzinsung der Grunderwerbskosten mit 4 Prozent soll erst dann eintreten, wenn die Aktionäre der Gesellschaft mindestens 5 Prozent Dividende erhalten haben. Für einen großen Straßendurchbruch, der vom Rathaus in der Richtung nach dem Hauptbahnhof erforderlich wird, gibt der Staat den Unternehmern das Expropriationsrecht und einen Zuschuß von 4 Millionen Mark, für die Pflasterung und Aptierung der neuen und der zu erbreiternden Straßen außerdem einen weiteren Zuschuß von 913000 Mk. Ferner garantiert er der Gesellschaft die Verzinsung und Amortisation einer Prioritätsanleihe von 30 Millionen, und zwar eine Verzinsung von 4 Prozent. Wenn man bedenkt, daß derselbe Staat heute mit Leichtigkeit Gelder für 3½ Prozent anleihen kann, so erkennt man die vorsorgliche Weise, wie hier für gewisse großkapitalistische Kreise ein absolut sicheres, mit 4 Prozent gut verzinsliches Anlagepapier geschaffen werden soll. Der Senat berechnet die Ausgabe für Verzinsung „im ungünstigsten Falle“ auf 1¼ Million Mark jährlich. Zur Zurückerstattung dieser Summen, die der Staat voraussichtlich auf eine Reihe von Jahren wird zahlen müssen, soll die Gesellschaft nicht verpflichtet sein, selbst wenn das Unternehmen später glänzend rentiert. Das Aktienkapital der Gesellschaft ist auf 15 Millionen festgesetzt, und wird von der Hamburger Straßeneisenbahngesellschaft übernommen. Dadurch schafft sich diese Gesellschaft jede Konkurrenz vom Halse und behält das neue Unternehmen in der Hand. Denn die beiden anderen Teilnehmer an dem Konsortium sind Baufirmen, die nach Vollendung des Baues sich ohne weiteres abfinden lassen werden. Da der Betrieb der Vorortsbahn für sich betrachtet — die Rentabilität des Straßenbahnnetzes wird auf jeden Fall durch ihre Anlage gesteigert — zunächst nicht sehr rentabel sein wird, so hat sich der Hamburger Senat bereit gefunden, der Gesellschaft

außer dem unbeschränkten Monopol noch eine Anzahl weiterer Vorteile in den Schoß zu werfen. Zwar ihre ursprüngliche Forderung, ihr die Straßenbahnkonzession auf die ganze Dauer der Vorortbahnkonzession zu verlängern, hat der Senat trotz allen Entgegenkommens nicht geglaubt, bewilligen zu können. Dafür gewährt er ihr eine ganze Reihe anderer sehr erheblicher Vorteile. Nach der ursprünglichen Konzession würde der Staat im Jahre 1922 ohne Entschädigung in den Besitz aller auf den Straßen befindlichen Anlagen gelangen. Nach dem neuen Vertrage sollen die Anlagen zum Buchwerte übernommen werden, und damit in der Zeit bis 1922 der Buchwert ja recht hoch steht, soll die Amortisation des Buchwertes von der Straßenbahn nur mit $^1/_7$ Prozent vorgenommen werden! Man hat berechnet, daß der Staat für die Bahnanlage im Jahre 1922 ungefähr so viel zu zahlen haben wird, als die Aktien der Gesellschaft kosten werden.

Der Vorortsbahngesellschaft wird ferner auf fünf Jahre Steuerfreiheit gewährt. Die Höhe der Fahrpreise soll allein von der Gesellschaft bestimmt werden und nur für eine nachträgliche Erhöhung derselben die Zustimmung der Behörde erforderlich sein. Nur für den Fahrplan bedarf die Gesellschaft der staatlichen Zustimmung. Dagegen ist der Staat ohne jeden Einfluß auf die Bezahlung und Qualifikation des Personals.

Nach Ablauf von 30 Jahren, und dann von 10 zu 10 Jahren kann der Staat die Bahn übernehmen. Der Übernahmepreis beträgt das 25fache der Durchschnittsdividende, die aus den drei besten Jahren des letzten Jahrfünftes berechnet wird, aber nicht unter der Dividende des letzten Jahres stehen darf. Außerdem werden die Zuwendungen an gewisse Fonds kapitalisiert und den Aktionären ausgekehrt. Das rollende Material und die nicht auf Staatsgrund stehenden Verwaltungsgebäude verbleiben der Gesellschaft, die bei deren Verkauf noch einen Extraprofit herausschlagen will.

Das sind so beiläufig die Lasten, die dem Staate von dem Senatsentwurfe zugunsten der Aktionäre der Straßeneisenbahngesellschaft zugedacht sind. Zum Entgelt soll er aber an dem Gewinn in angemessener Weise beteiligt werden. Auch dabei ist der Vertrag sehr ängstlich besorgt, dem Staate, der den größten Teil des Risikos trägt, nur nicht zu viel zuzuwenden. Sind nämlich Zinsen und Amortisation gedeckt, so erhalten die Aktionäre bis zu 5 Prozent Dividende. Der verbleibende Überschuß wird dann zur Verzinsung des Grunderwerbskapitals verwendet werden, für das bis dahin der Staat allein aufkommen muß. Von etwaigen weiteren Überschüssen erhalten die Aktionäre zunächst ein weiteres Prozent Dividende, dann erhält der Staat 20 Prozent des Überschusses, dann die Aktionäre wieder 1 Prozent Dividende, dann der Staat 35 Prozent des noch vorhandenen Überschusses, dann die Aktionäre das achte Prozent Dividende, dann der Staat vom Rest die Hälfte, während die übrige

Hälfte für weitere Dividendenprozente bleibt. Es ist höchst wahrscheinlich, daß auf eine ganze Reihe von Jahren der Überschuß nicht über 5 Prozent Dividende hinausgehen wird, dem Staat also die Verzinsung des Grunderwerbskapitals als angenehme Last verbleibt.

Der Vertrag ist in dieser Form bis jetzt noch nicht von der Bürgerschaft genehmigt worden. Wir glaubten ihn hier trotzdem ausführlicher behandeln zu müssen, weil er uns zeigt, wie im Laufe der Jahre die Hamburgische Straßenpolitik von dem einen Extrem der Förderung der Konkurrenz in das andere Extrem der rücksichtslosen Ausbildung des Monopols umgeschlagen ist. In dem Maße, wie die Straßeneisenbahngesellschaft an Umfang und finanzieller Kraft gewonnen hat, wie ihre Erträge gewachsen sind, hat sie an Einfluß und Bedeutung zugenommen, bis schließlich der Senat, wie der letzte Vertragsentwurf zeigt, zu ihrem gehorsamen Diener herabgesunken ist.

Als weiteres Beispiel für die kapitalistisch notwendige Entwicklung des Straßenbahnwesens von der Konkurrenz zum Monopol sei hier die Geschichte des Dresdener Straßenbahnwesens angeführt, an deren Ende zwar nicht die Fusionierung der konkurrierenden Gesellschaften, aber eine den gleichen Zweck erfüllende Interessengemeinschaft steht. Im Jahre 1871 wurde von den Dresdener städtischen Behörden die erste Straßenbahnlinie Blasewitz-Plauen konzessioniert, nachdem die Polizeidirektion als die Verwalterin der Verkehrspolizei aus Rücksicht auf den allgemeinen Straßenverkehr unendliche Schwierigkeiten gemacht hatte. Diese Linie blieb bis zum Jahre 1881 die einzige in Dresden. Alle Versuche des ursprünglichen Konzessionärs, weitere Linien konzessioniert zu erhalten, scheiterten an dem Widerstreben der Stadtverordneten, die die Straßenbahn nicht innerhalb, sondern außerhalb der Städte angelegt, und der Polizeiverwaltung, die sie im Interesse der Verkehrssicherheit auf verkehrsarme Straßen verwiesen wissen wollten! Erst im Jahre 1879 gelang es einem zweiten Konzessionär, sich die Genehmigung zur Anlage einer neuen Linie zu verschaffen. Zwei Jahre später erhielt er die Konzession zu einer Anzahl weiterer Linien, die in den Jahren 1882 bis 1889 zur Eröffnung kamen. Den Bau und Betrieb dieser Linien übernahm die Tramways Co. of Germany, Limited, an die auch die Linie Blasewitz-Plauen verpachtet wurde. Bereits im Jahre 1887 trat der Rat an die Gesellschaft mit der Forderung heran, eine Anzahl neuer Linien unter neuen Bedingungen zu bauen. Einzelkonzessionen sollten in Zukunft nicht mehr erteilt werden, da durch die Eröffnung neuer Straßenzüge die Möglichkeit gegeben werde, auch einer zweiten Gesellschaft ein lohnendes Feld der Tätigkeit zu bieten. Da die alte Gesellschaft nur einen Teil der neuen Bedingungen annehmen wollte, außerdem aber als Entgelt für diese Annahme sich eine Reihe neuer Vorteile ausbedang, brach der Rat im März 1889 die Verhandlungen ab und beschloß, die

neuen Linien an ein neues Konsortium zu vergeben, das erklärt hatte, seine Forderungen unverändert anzunehmen. So wurde also die zweite Gesellschaft, die Deutsche Straßenbahngesellschaft, konzessioniert. Die ausgesprochene Absicht dabei war, der alten Gesellschaft Konkurrenz zu machen, und sie zur Herabsetzung ihrer Tarife zu zwingen. Das gelang auch in gewisser Ausdehnung. Die neue Gesellschaft hatte sich nämlich zur Einführung des Zonentarifes unter Zugrundelegung der Zehnpfennigtaxe verpflichtet. Unter dem Eindrucke dieses Vorganges mußte sich auch die alte Gesellschaft zur Einführung einer größeren Zahl Zehnpfennigstrecken entschließen. Mit dem Jahre 1890 nimmt die Zahl der Zehnpfennigfahrscheine rapide zu, während die der Fünfzehnpfennigfahrscheine ebenso schnell abnimmt. 1889 standen 1239892 der ersten Art gegen 6154151 der zweiten Art; 1890 4404649 gegen 6154735; 1891 8295499 gegen 5245751; 1892 10148861 gegen 5102538 usw. Die Konkurrenz zwischen den beiden Gesellschaften konnte aber niemals sehr groß sein, da ihre Unternehmungen einen sehr verschiedenen Charakter tragen. Während die alte Gesellschaft die frequenten und sehr rentablen Verkehrslinien besaß, die gleichzeitig dem Innen- und Außenverkehr dienen, war ihre Konkurrentin auf die zum guten Teil im Innern der Stadt, vielfach abseits der großen Verkehrszüge befindlichen Straßen angewiesen. Diese Verschiedenheit der Straßenbahnanlagen zwang die Direktionen zum Zusammenwirken und überzeugte sie schon nach 5jährigem Konkurrenzbetriebe von der Notwendigkeit, die gegenseitigen Beziehungen zu regeln. Durch diesen Betriebsvertrag wurde die absolute Interessengemeinschaft der beiden Gesellschaften hergestellt. Danach unterstehen nämlich der gemeinschaftlichen Leitung durch die Direktoren beider Gesellschaften die folgenden Geschäfte: der Verkehr mit sämtlichen im Geschäftsbetriebe beider Gesellschaften zuständigen Behörden, namentlich in Konzessions-, Tarif-, Fahrplan-, Kraftabgabe-, Hoch- und Tiefbauangelegenheiten, die Abänderung bestehender und der Erwerb neuer Konzessionen, der Bau und die Ausführung neuer, wie der Umbau bestehender Linien, und alle damit zusammenhängenden Geschäfte, die Feststellung, beziehungsweise Abänderung der Betriebslinien, der Zugkraft, der Fahrpreise, der Fahrpläne und aller damit zusammenhängender Angelegenheiten. Die Gesellschaften gestatteten sich ferner gegenseitig die unbeschränkte Benützung aller Halteplätze und der dahin führenden Geleise, sowie die gemeinschaftliche Benützung anderer Geleisstrecken, wenn dadurch ein dem gemeinschaftlichen Interesse und dem rationellen Betriebe dienender Erfolg erzielt werden kann. Die Einnahmen beider Gesellschaften an Fahrgeldern werden zusammengerechnet, und nach einem bestimmten Verhältnis geteilt. Von einer Fusion der beiden Gesellschaften wurde wegen der großen Verschiedenheit ihrer Anlagen und der damit zusammenhängenden ungleichen Rentabilität abgesehen, durch den Be-

triebsvertrag aber das gleiche Ziel, die Aufhebung der Konkurrenz, erreicht. Es ist uns daher gänzlich unerfindlich, mit welchem Rechte Großmann in seinem Buche „Die kommunale Bedeutung des Straßenbahnwesens, beleuchtet am Werdegange der Dresdener Straßenbahn", S. 110, seine Darstellung dieses Betriebsvertrages mit den folgenden Sätzen schließen kann: „Deshalb ist für Dresden die Wiederkehr der monopolistischen Stellung des Straßenbahnbetriebes so gut wie ausgeschlossen, und damit die Rückkehr jener unerfreulichen Zustände nicht zu befürchten. In der Tat ist durch den Betriebsvertrag die meistens nur durch den Monopol- oder Kommunalbetrieb mögliche vorteilhafte Bewirtschaftung des gesamten Straßenbahnnetzes als ein einheitliches Ganzes gewährleistet, ohne daß die Vorteile des Konkurrenzbetriebes aufgegeben wurden." Überall in der Welt gelten solche Betriebsverträge, die von früher konkurrierenden Gesellschaften abgeschlossen werden, als Vorstufen zukünftiger Fusionierung oder Trustierung. Ihr Ziel ist der Ausschluß der Konkurrenz, nicht ihre Verewigung. Es gehört in der Tat ein starkes Stück Kinderglauben dazu, noch nach Abschluß des Betriebsvertrages von den beiden Straßenbahngesellschaften auch nur die geringste Konkurrenzhandlung zu erwarten.

Unschwer ließen sich noch weitere Beispiele für die gezeichnete Entwicklung konkurrierender Straßenbahnbetriebe beibringen. Es sei hier nur noch auf Berlin verwiesen, wo die Große Berliner Straßenbahn mit den verschiedensten Mitteln, der Fusionierung, dem Ankauf der Aktien der konkurrierenden Unternehmungen usw. unermüdlich an der Arbeit ist, ihre Monopolstellung über die ganze Stadt und ihre Vororte auszudehnen. Diese Erscheinung, die wir auch bei den Beleuchtungsanstalten beobachten konnten, ist zu tief in der gesamten kapitalistischen Produktionsweise begründet, als daß sie durch noch so fein ausgeklügelte Konzessionierungen von Konkurrenzunternehmungen von den Stadtgemeinden dauernd aufgehalten werden könnte. Wird die Konkurrenz, wie wir sahen, zwischen den verschiedenen Straßenbahngesellschaften von Anfang an nur eine sehr beschränkte sein, so wird sie außerdem nur sehr kurze Zeit dauern. Die Leiter der privaten Unternehmungen kommen schnell zu der Erkenntnis, daß es für sie vorteilhafter ist, sich über die Verteilung des Stadtgebietes und des städtischen Verkehrs in Güte zu einen, statt sich durch gegenseitige Konkurrenz die Dividenden zu verkleinern. Logischerweise führt der Straßenbahnbetrieb zum Monopol. Dagegen hilft kein Sträuben, und es ist daher für die Städte richtiger, aus dieser Tatsache die nötige Konsequenz, also die Notwendigkeit des kommunalen Betriebes, bei Zeiten zu ziehen, statt zu versuchen, durch die Genehmigung von Konkurrenzunternehmungen die unaufhaltsame Entwicklung zwecklos auf einige Jahre zu verzögern.

III. Vorortsbahnen.

Für die Kommunalisierung monopolistischer Einrichtungen der Wirtschaftspflege spricht, wie wir oben sahen, vor allem der Umstand, daß bei kommunalem Betriebe die Tarifierung nicht ausschließlich nach kaufmännischen Grundsätzen, wie bei den privaten Gesellschaften, bei denen der Profit das entscheidende Moment ist, sondern zum mindesten ebensosehr unter der Berücksichtigung der öffentlichen Interessen der Allgemeinheit und ihrer besonderen Klassen erfolgen kann. Die private Straßenbahngesellschaft dient dem Verkehr nur soweit, als aus der Befriedigung seiner Bedürfnisse Profit gezogen werden kann. Bei kommunalem Betrieb sollte und kann die Straßenbahn nur dem Verkehr und sozialpolitischen Zielen dienen, die vor allem auf dem Gebiete der Wohnungspolitik liegen. Sie kann durch die Entwicklung eines Vorortsbahnnetzes zielbewußt für die Zwecke der Dezentralisierung im Dienste einer gesunden Wohnungspolitik, und durch die Entwicklung eines Kleinbahnnetzes über den Vorortsring hinaus für die wirtschaftliche Angliederung der weiteren Umgebung an das wirtschaftliche Zentrum, die Stadt, benützt werden. Die privaten Gesellschaften müssen sich von dem Bau und Betrieb solcher Linien, die meist für längere Zeit unrentabel sein werden, fern halten. Wenn sie denselben trotzdem unternehmen, werden sie sich in langer Konzessionsdauer, in Unterstützungen seitens der beteiligten Gemeinden einen sehr hohen Preis dafür zahlen lassen. Jede Verringerung der Profite wird eben ängstlich von ihnen vermieden. Die große Bedeutung solcher Vorortsbahnen wird aber mehr und mehr von den Vorortsgemeinden erkannt. Diese streben mit aller Kraft danach, in die engste Verbindung mit der Großstadt gebracht zu werden, die ihnen Arbeitsstätte, Einkaufs- und Verkaufszentrum ist. Wir können daher verschiedenen Orts beobachten, daß Vororte als Hauptbedingung ihrer Eingemeindung die Herstellung von Straßenbahnverbindungen verlangen, und daß sie da, wo die Straßenbahn sich nicht in städtischen Händen befindet, geradezu das Verlangen nach einer Kommunalisierung des privaten Straßenbahnunternehmens stellen. Und sie werden das um so eher tun, wenn sie Gelegenheit hatten, die Nachteile des privaten Betriebes entweder schon am eigenen Leibe zu erfahren oder an dem ihres Großstadtzentrums zu beobachten. Beispielshalber sei hier auf die Eingemeindungsgeschichte der beiden Städte Stuttgart und Cannstatt hingewiesen.

Die im Besitze von Straßenbahnen befindlichen Großstädte sind sehr bald zu der Erkenntnis gekommen, daß es für sie als die Besitzerinnen der Straßenbahnen auch notwendig ist, den näheren und weiteren Vorortsbahnverkehr in ihre Hände zu bringen oder selbst neu zu organisieren. Die Begründungen für ein solches Vorgehen lauten überall ziemlich übereinstimmend. Sie gehen davon aus, daß die Straßen- und Kleinbahnen infolge ihrer freieren Linien-

führung und wegen der Einfachheit des Betriebes sich der Lage und Gestalt der Vororte leicht anbequemen, auch dem bescheidensten Verkehrsbedürfnis Rechnung tragen und die Bevölkerung des wirtschaftlichen Gebietes in die engste Beziehung zum Zentrum setzen können. Die Versorgung des Lebensmittelmarktes der Großstadt, der zunächst auf die Umgebung angewiesen ist, wird durch solche Kleinbahnen bedeutend erleichtert. Außerdem wird die ländliche Bevölkerung der Großstadt als Käufer zugeführt und der Warenaustausch zwischen Stadt und Land ein lebhafterer. Besonders groß ist aber die Bedeutung der Kleinbahnen für die Ausgestaltung des Verhältnisses zwischen den Städten und der Industrie. Die Städte sind zu einem guten Teile Produkte der zentralisierenden Wirkung der Großindustrie und haben ihrerseits in Wechselwirkung auf die Industrien eine anziehende, zentralisierende Wirkung ausgeübt. Auch heute noch ist diese Anziehungskraft der Großstädte vorhanden, aber durch eine ganze Reihe von Faktoren zum Schaden der Städte selbst geschwächt worden. Dem Zug nach der Stadt wirkt der Zug nach günstig gelegenen, billigen Standorten entgegen. Die Verteuerung des Grund und Bodens, die Steigerung der Löhne infolge der in der Großstadt kostspieligeren Lebenshaltung, die Erhöhung der übrigen Produktionskosten, das Bedürfnis vieler Industrien nach möglichster Herabsetzung der Transportkosten durch Anschluß an einen Wasserweg, die Notwendigkeit geeigneter, bequem zu benützender Eisenbahnanschlüsse, die höheren Steuerlasten usw., sie alle haben dazu beigetragen, die Industrien auf das Land zu treiben. Die Maßnahmen gegen diese Zentrifugalneigungen der Industrie sind einmal die Erweiterung der städtischen Markung und zweitens die Ausbildung des Verkehrswesens auf diesem erweiterten Gebiete. Nur beide gemeinsam vermögen den Städten die sich ihnen entziehenden privaten Großunternehmungen festzuhalten. Durch die Ausbildung der Verkehrsmittel vermag die Großstadt der Industrie neue, geeignete Grundstücke aufzuschließen und dadurch ihren Standort zu verbilligen. Es wird ferner möglich, Arbeiter der umliegenden Orte heranzuziehen. Während sonst die Industrie den Arbeitskräften nachzieht, soll hier der umgekehrte Prozeß eingeleitet werden. Die Arbeiterschaft in den Vororten oder Nachbarorten soll in den Dienst der im Stadtbezirk anzusiedelnden Großindustrie gestellt werden, ohne daß sie gezwungen wäre, ihren alten Wohnsitz aufzugeben und in die Stadt zu ziehen. Ein starker Zuzug der Arbeiterbevölkerung wird eben von den Verwaltungen der Großstädte nur mit sehr gemischten Gefühlen angesehen. So heißt es zum Beispiel in einer Denkschrift der Mannheimer Stadtverwaltung an das badische Ministerium der auswärtigen Angelegenheiten über die Vorortbahnfrage: „Läßt man die Dinge hier gehen, so wie sie bisher gegangen sind, so wird ein starker Zuzug nach der Stadt eine Entvölkerung des platten Landes herbeiführen, und alle die oft beklagten

Mißstände dieses wirtschaftlichen Notstandes werden sich nicht nur in den Dörfern der Umgegend, sondern auch in der Stadt Mannheim selbst geltend machen. Den Eintritt einer derartigen Kalamität will die Stadtgemeinde verhüten. Die für die Großindustrie notwendige Arbeiterschaft soll derselben zur Verfügung gestellt werden, ohne daß die Ansiedlung dieser Arbeiter hier in Mannheim stattfindet. Das Mittel dazu sollen die Vorortsbahnen bieten. Die Stadtgemeinde Mannheim hat kein Interesse ihrerseits daran, die Zahl desjenigen Teils ihrer Bevölkerung, welcher von der Hand in den Mund lebt, also insbesondere die Industriearbeiterschaft, zu vermehren. Der durch die Zunahme dieses Bevölkerungsteiles hervorgerufene Gemeindeaufwand hat bis jetzt bereits eine solche Höhe erreicht, daß eine weitere Steigerung desselben höchst unerwünscht wäre. Namentlich sind die Aussichten auf die Inanspruchnahme der Gemeinde in Zeiten wirtschaftlichen Niederganges oder einer Krise geradezu beängstigender Natur. Auch die schweren gesundheitlichen und sittlichen Gefahren, mit welchen die in Mannheim vorhandene und den früheren Besserungsversuchen der Gemeinde wenig zugängliche Wohnungsnot der Arbeiterbevölkerung diese selbst und die Gemeinde bedroht, verlangen gebieterisch die Fernhaltung eines unnötigen Zuzuges der dieser Wohnungsnot verfallenen Bevölkerungsteile.“ Es kann ja ohne weiteres zugegeben werden, daß das Zusammenströmen der Arbeiterbevölkerung in der Großstadt, so wie es heutzutage vor sich geht, aus den verschiedensten Gründen nicht wünschenswert ist. Das Zusammenpferchen dieser Massen in hohen Mietkasernen mit seinen sanitären und sittlichen Folgen ist sicherlich ein schwerer Übelstand, und die Verbreitung der gleichen Massen über weitere ländliche Gebiete gewiß ein erstrebenswertes Ziel, wenn dadurch auch wirklich ein besseres Wohnen erreicht und durch die Wege zur Arbeitsstätte die körperliche Kraft und die Ruhezeit der Arbeiter nicht in übermäßiger Weise in Anspruch genommen wird. Vor allem aber dürfen dadurch auch die geistigen Bedürfnisse der Arbeiterschaft nicht notleiden. Denn der Zug nach der Stadt ist zwar in erster Linie durch wirtschaftliche Gründe bedingt. Höhere Löhne und kürzere Arbeitszeit ziehen die Arbeiterschaft an. Er ist aber auch zum guten Teile eine Folge der höheren Kultur, die die Stadt den geistig regsameren Elementen — und sie sind es, die zuerst in die Stadt ziehen — gegenüber dem Lande in überwältigender Fülle bietet. Wenn daher die schon erwähnte Mannheimer Denkschrift schreibt: „Nimmt man hinzu, in welch günstiger Weise der Aufenthalt in der gesünderen Luft des platten Landes und den besseren Wohnverhältnissen des Dorfes den körperlichen, die Einwirkung des sozialen und sittlichen Milieus der Bauerngemeinden den geistigen Gesundheitszustand des Industriearbeiters beeinflußt, so wird man unschwer erkennen, welch weittragende Bedeutung diese Festhaltung eines großen Teiles unseres Volkes in überkommenen Lebensbedingungen

für den ganzen sozialen Organismus hat", so mag diese Andeutung, wie durch die Ausbildung der Vorortsbahnen die sozialdemokratische Gesinnung der Arbeiterschaft bekämpft werden kann, auf die badische Regierung, für die sie bestimmt ist, ihre Wirkung nicht verfehlt haben. Für die Arbeiterschaft dagegen muß sie ein Anlaß gewesen sein, dem Vorortsbahnprojekte mit dem größten Mißtrauen entgegenzutreten. Die bürgerlichen Wohnungsreformer sind nur zu leicht geneigt, die tieferen Gründe zu übersehen, die der Weigerung der Arbeiterschaft, auf das Land überzusiedeln, zugrunde liegen. Solange daher die Städte, die mit ihren Vorortsbahnen dezentralisieren wollen, die berechtigten geistigen wie politischen Interessen der Arbeiterschaft nicht anerkennen, sich rein von finanziellen Motiven im Dienste der Stadtkasse leiten lassen, wird auch ihre Vorortspolitik niemals die beabsichtigte dezentralisierende Wirkung ausüben können. Zu gleicher Zeit mit der Errichtung der Vorortsbahnen muß auch die Verbesserung der sanitären Zustände und der Wohnungsverhältnisse der durch die Bahnen angeschlossenen Vororte in Angriff genommen werden. Bessere Schulzustände müssen geschaffen und für die geistigen Bedürfnisse der Erwachsenen durch Volksbibliotheken und Lesehallen, durch Volkshäuser gesorgt werden. Vor allem aber darf die neugeschaffene Bahnverbindung nicht allein für den Verkehr zu und von der Arbeitsstätte, sondern ebensosehr auch für den Verkehr zwecks Einkaufs der erforderlichen Waren und zwecks Besuches von Bildungsstätten, wie Theater, Vorlesungen, politischen Versammlungen usw., bestimmt sein. Das alles ist aber nur möglich, wenn die Vororte in dem politischen Gebiete der Zentralstadt liegen, wenn also dieses sich möglichst mit dem Wirtschaftsgebiete deckt. So kommen wir auch von dieser Seite zu der Forderung einer weitschauenden Eingemeindungspolitik, ohne die sich die Gemeinden in einem nutzlosen ständigen Interessenkonflikt abmühen müssen.

Die dezentralisierende Wirkung der Vorortsbahnen kann und darf nicht allein auf die Arbeiterbevölkerung beschränkt bleiben. Unter der Wohnungsnot leiden heute auch die Mittelklassen, und daher besteht für sie das gleiche Bedürfnis der Abwanderung aus den städtischen Bezirken hoher Grundrente. Und schließlich kommt auch bei den wohlhabenderen Klassen der Zug auf das Land mehr und mehr zum Durchbruch, sobald einmal durch die besseren Verkehrsverhältnisse ein häufiger und schneller Verkehr mit der Stadt ermöglicht ist. Das Gefallen am eigenen Hause mit größerem Garten ist auch in der deutschen Bourgeoisie im Wachsen, und mit diesen Neigungen muß von den Großstädten gerechnet werden. Solange die Vororte nicht in der städtischen Markung liegen, solange ist die Wohndezentralisation, die nicht nur sich auf die Arbeiterbevölkerung erstreckt, sondern auch die wohlhabenden Klassen aus dem Bezirk der Städte hinausführt, ein ungünstiger Prozeß für die Stadtzentren, da er ihnen steuerkräftige Elemente entführt, die sie im Interesse

ihrer Finanzen lieber festhalten würden. Auch dies ein Moment mehr, die Ausdehnung des Stadtgebietes auf das tatsächliche Wirtschaftsgebiet anzustreben. Leider finden die Städte bei ihren Bestrebungen nach Gebietserweiterung in der Gesetzgebung überhaupt keine Hilfe, oft noch den lästigen Widerstand der Regierungsbehörden. Ist es doch heute fast unmöglich, widerstrebende Gemeinden zum Anschluß an die Zentralstadt zu zwingen.

Zum Schluß muß noch das Erholungsbedürfnis der Großstädter als ein bedeutsamer Grund für den Ausbau von Vorortsbahnen durch die Stadt angeführt werden. So weist zum Beispiel Wirminghaus in seiner sehr interessanten Schrift: „Das Verkehrswesen im Gebiete der Stadt Cöln" darauf hin, daß diese Stadt in einer fruchtbaren Niederung mit intensivem landwirtschaftlichen Betriebe, in einer „Kulturwüste" ohne jeden Baumwuchs gelegen ist, und eine landschaftlich ganz reizlose nähere Umgebung besitzt. Erst in einer Entfernung von 10 bis 20 Kilometer von der Stadt bietet auf dem linken Rheinufer das Vorgebirge, auf dem rechten das Bergische Land zahlreiche erwünschte Ausflugspunkte. Sie können aber nur durch Vorortsbahnen der großstädtischen Bevölkerung zugänglich gemacht werden. In gleicher Weise konstatiert die schon erwähnte Mannheimer Denkschrift das dringende Erholungsbedürfnis der in ermüdender und aufreibender Arbeit abgespannten Mannheimer Bevölkerung, das in den Frequenzzahlen der Sonntagszüge von Mannheim nach Heidelberg deutlich zum Ausdruck komme. Ein großer Teil der Bevölkerung könne aber von dieser Einrichtung keinen Gebrauch machen, weil ihm die Kosten der Fahrt zu groß sind, oder wolle es nicht, weil ihm der Kampf um einen Platz in diesen Zügen zu beschwerlich ist. Die bestehenden Nebenbahnen, die nach schönen Ausflugspunkten führen, hätten es nicht verstanden, den Sonntagsverkehr nach diesen Punkten hin abzulenken. Eine Abhilfe lasse sich hier auch nur dadurch schaffen, daß der Stadt die Möglichkeit gegeben werde, einen Vorortsverkehr einzurichten, der dem Erholungsbedürfnis der Bevölkerung entgegenkomme.

Das sind im wesentlichen die Gründe, die von den Städten mit kommunalen Straßenbahnen für die Übernahme des Vor- und Nachbarortsverkehrs in kommunalen Betrieb geltend gemacht werden. Unsere Kritik, die wir an ihre Darstellung knüpften, hat uns gezeigt, inwieweit diese Gründe berechtigt sind. Sie hat auch zugleich die Vorbedingung einer solchen Vorortsbahnpolitik in der Ausdehnung des politischen Gebietes der Zentralstadt auf das Wirtschaftsgebiet aufgewiesen. Die Verwaltung jeder wachsenden Großstadt sieht sich vor die Notwendigkeit gestellt, zielbewußt die Bildung eines lokalen Wirtschaftsgebietes zu unterstützen und durch die Bande des Verkehrs fester und fester anzugliedern. Um was für eine bedeutende Aufgabe es sich dabei handelt, dafür seien hier einige Zahlen angeführt, die

Dr. Schott in dem oben erwähnten Artikel über die Größe der städtischen Agglomerationen zusammengestellt hat. Wir beschränken uns begreiflicherweise auf die Großstädte mit städtischen Straßenbahnen. Dabei werden sich gewisse Aufschlüsse über die Größe des Vorortsverkehrs und sein Bahnbedürfnis ergeben. Das von Dr. Schott bei seinen Untersuchungen zugrunde gelegte Zehnkilometer-Radiusgebiet wird sich nur in den seltensten Fällen mit dem wirklichen wirtschaftlichen Gebiete decken, trotzdem aber als Anhaltspunkt gebraucht werden können. Eine andere Abgrenzung würde zu große Schwierigkeiten bieten, da die wirtschaftliche Beeinflussung nicht kontinuierlich über das ganze Gebiet hin mit der Entfernung vom Wirtschaftszentrum abnimmt, sondern sich wegen ihrer Abhängigkeit von zahlreichen anderen, nicht räumlichen Faktoren ungleichmäßig, sprungweise ändert.

	Am 1. Dezember 1900 gezählte Bevölkerung der			Die Bevölkerung der Stadt beträgt Prozent der Agglomeration
	Stadt	Umgebung	Agglomeration	
München	499 932	26 151	526 083	95,00
Königsberg	189 483	31 855	221 338	85,61
Nürnberg	261 081	75 870	336 951	77,48
Cöln	372 316	108 987	481 803	77,48
Düsseldorf	213 711	97 117	310 828	68,75
Barmen-Elberfeld	298 907	151 093	450 000	66,42
Frankfurt a. M.	288 989	147 803	436 792	66,16 (77,71)*
Mannheim	141 147	130 160	271 307	52,02 (74,84)*

* Die eingeklammerten Zahlen geben das Prozentverhältnis an, wenn man die Bevölkerungszahl Offenbachs zu der Frankfurts, Ludwigshafens zu der Mannheims hinzuzählt.

Wir können die angegebenen Prozentzahlen wohl als ungefähr andeutenden Index des Vorortsbahnbedürfnisses betrachten. Vorsicht ist bei ihrer Anwendung natürlich geboten, da bei großer Zentralstadt, wie zum Beispiel Cöln, der außer ihr liegende Teil der Agglomeration trotz bedeutender eigener Größe nur einen geringen Prozentsatz des Ganzen bilden kann. Es weisen also die Prozentzahlen von Mannheim, Frankfurt a. M., Düsseldorf auf ein großes Vorortsbahnbedürfnis hin.

Noch klarer tritt dasselbe hervor, wenn wir die Agglomeration der gesamten Großstädte mit Dr. Schott in ihre Ortseinheiten zerlegen und diese nach der Bevölkerungszahl ordnen. (Siehe nebenstehende Tabelle.)

In der Tat haben die Städte Mannheim, Frankfurt a. M., Düsseldorf und Cöln sich sofort nach Übergang der privaten Straßenbahnunternehmungen in ihren Besitz an den Ausbau des Vorortsverkehrs herangemacht. Leider ist es nicht möglich, die Vorortsbahnpolitik aller Städte mit kommunalen Straßenbahnen hier im einzelnen darzustellen. Wir müssen uns darauf beschränken, einige Beispiele anzuführen, die ein besonderes Interesse bieten.

Zahl der Einwohner	München		Königsberg		Nürnberg		Cöln		Düsseldorf		Barmen-Elberfeld		Frankfurt a. M.		Mannheim	
	O[1]	B[2]	O	B	O	B	O	B	O	B	O	B	O	B	O	B
bis 1000	16	7621	80	17003	83	10336	7	1688	5	2719	2	784	7	4026	5	2813
1001— 2000	5	6697	1	1120	4	4196	1	1785	5	7380	1	1030	8	10637	6	10155
2001— 5000	2	4746	2	5579	2	6600	5	16316	5	15891	2	4906	11	39065	6	22232
5001—20000	1	6800	1	8074	—	—	2	23530	7	54188	10	110230	5	43612	4	33046
20001-100000	—	—	—	—	1	54738	2	65668	1	28472	2	103363	1	50463	1	61914
über 100000	1	499932	1	189488	1	261081	1	372316	1	213711	2	298907	1	288989	1	141147
Total		526083		221338		336951		481808		322361		450000		436792		271307

[1] O = Ortseinheiten. [2] B = Bevölkerung.

Sehr bald nach Übernahme der Straßenbahn beschloß die Düsseldorfer Stadtverordnetenversammlung auch den Bau und Betrieb normalspuriger Vorortsbahnen in eigener Regie auszuführen. Düsseldorf ist von einem ganzen Kranze von Vororten umgeben, im Süden die Orte westlich und östlich der Cölner Chaussee nach Benrath und Umgebung zu, von denen Hamm und Volmerswert als Vorstädte mit rein ländlichem Charakter zum Weichbilde der Stadt gehören, nach Südosten Eller, nach Osten Gerresheim, nach Nordosten Rath, nach Norden Kaiserswert und Umgegend und nach Westen die linksrheinischen Orte zwischen Neuß und Crefeld. Zwar war die Stadt mit diesen Orten durch die Staatsbahn und die Rheinschiffahrt verbunden. Beide dienen aber vor allem der Großindustrie und dem Großhandel, während für den häufigen kleinen Verkehr der Stadt- und Landbevölkerung noch nicht in genügender Weise gesorgt war. Die private Unternehmung hatte allerdings angefangen, durch den Bau von Kleinbahnen die Verbindungen zu verbessern. So hatte die rheinische Bahngesellschaft die Kleinbahnen nach Obercassel, Crefeld, Ürdingen und Neuß gebaut, die von einem Hauptverkehrsplatze der Stadt, dem Graf-Adolfsplatze ausgehen. So hatte die Aktiengesellschaft Bergische Kleinbahnen eine Vorortlinie nach Benrath-Vohwinkel gebaut, die später an das städtische Bahnnetz angeschlossen wurde. Den Verkehr nach Kaiserswert vermittelte die Linie Düsseldorf-Kaiserswert-Duisburg. Außerdem bestand die private Kleinbahn Grafenberg-Ratingen, von der 1500 Meter Geleis auf Düsseldorfer Gebiet lagen. Die notwendige Vollendung des Kleinbahnnetzes behielt sich die Stadt selbst vor. Sie erwarb zunächst die zuletzt erwähnte Kleinbahn Grafenberg-Ratingen, und beschloß drei neue Vorortlinien nach Gerresheim, Eller und Rath-Ratingen zu erbauen und selbst zu betreiben, die bis zum Jahre 1902 im wesentlichen fertiggestellt waren.

Noch nicht so weit wie Düsseldorf ist die Stadt Cöln mit dem Ausbau ihres Vorortbahnnetzes gediehen. Es handelt sich hier auch um ein viel weitgehenderes und umfassenderes Projekt, als in der ersteren Stadt. Der Ausbau der Kleinbahnen im Cölner Gebiete geht bis in das Jahr 1892 zurück. In

diesem Jahre beschlossen nämlich die Vertreter der Stadt- und Landkreise Cöln und Bonn, die zwischen Cöln und Bonn am Vorgebirge sich hinziehenden zahlreichen Ortschaften durch eine Bahn mit jenen beiden Städten zu verbinden. Sie gründeten zu diesem Zwecke eine Aktiengesellschaft, die im Jahre 1897 den Namen Cöln-Bonner Kreisbahn annahm. Anfänglich lag der Bau und Betrieb der Bahnen in den Händen einer Privatunternehmung, wurde jedoch im Jahre 1901 von der Gesellschaft selbst in die Hand genommen. An die Hauptlinie Bonn-Brühl-Cöln wurde allmählich eine ganze Anzahl neuer Linien angeschlossen. Ferner wurde der Bau einer Rheinuferbahn von Bonn über Wesseling nach Sürth, und von da nach Cöln, sowie der einer Verbindungslinie zwischen Rheinufer- und Vorgebirgsbahn in Angriff genommen. Die letztere Verbindungslinie wurde in den Jahren 1900 und 1901 dem Verkehr übergeben. Die Rheinuferbahn wird Anschluß an die von der Stadt Cöln geplante Gürtelbahn und an die Cölner Straßenbahn, sowie mittels der letzteren an den Hafen und die Straßenbahn erhalten. Der Marktgutverkehr der Cöln-Bonner Kreisbahnen soll in gleicher Weise an die zurzeit in Ausführung begriffene große Markthalle am Heumarkt geleitet werden, während der bisher schon den Marktzwecken dienende Anschluß bestehen bleibt.

Eine zweite Kleinbahn in der nächsten Umgebung Cölns, die Kleinbahn Cöln-Frechen, verdankt ihre Entstehung im Jahre 1893/94 der Initiative der Gemeinde Frechen, in deren Eigentum sie sich befindet. Das Unternehmen, das zurzeit von der Kontinentalen Eisenbahnbau- und Betriebsgesellschaft in Berlin gepachtet ist, wird am 1. Januar 1904 in den Besitz der Stadt Cöln übergehen und dadurch diese Kleinbahn in engere Beziehungen zur Stadt und dem von ihr geplanten Vorortsbahnnetz gebracht werden.

Der weitere Ausbau des Kleinbahnnetzes wurde durch Verhandlungen zwischen der Stadt Cöln und den benachbarten Kreisen und Städten in die Wege geleitet, ohne daß es indessen gelang, eine der gemeinschaftlich geplanten Bahnen zur Ausführung zu bringen. In ein neues Stadium traten die Verhandlungen durch den Übergang der Cölner Straßenbahnen in städtischen Besitz. Im Interesse ihres Stadtbahnnetzes mußte die Stadt bestrebt sein, sich einen unbeschränkten Einfluß auf die Linienführung und die Anschlüsse der Vorortsbahnen zu sichern. Sie entschied sich deshalb dahin, den Bau der wichtigsten und dringendsten Vorortsbahnen auf eigene Rechnung zu betreiben. Zu diesem Zwecke wurde im Jahre 1900 eine besondere städtische Bauinspektion für Vorortsbahnen eingerichtet und ihr die Aufgabe erteilt, die erforderlichen Vorortsbahnprojekte zu bearbeiten. Auf dem linken Rheinufer kommen namentlich die beiden Linien Cöln-Niehl-Worringen-Dormagen und Cöln-Brauweiler-Blessen-Ichendorf in Betracht. Mit besonderem Nachdruck wurde aber der Ausbau von Kleinbahnlinien auf dem rechten Rheinufer in Angriff genommen,

wo es an diesen noch vollständig fehlt. Die Verbindungen zwischen den Ortschaften des rechten Rheinufers, unter denen Bergisch-Gladbach die bedeutendste ist, mit dem linksrheinischen Cöln ist mittels der Staatsbahn nur auf Umwegen möglich, da für alle diese Orte wegen der beschränkten Raumverhältnisse des Cölner Hauptbahnhofes der Bahnhof Deutz Anfangs- und Endstation ist. Auch die Zugfolge, im ganzen nur acht Züge in der Richtung von Deutz nach Gladbach-Bensberg und zurück, bietet keine auskömmliche Fahrgelegenheit für den Vorortsverkehr eines Stadtkomplexes von rund 450000 Einwohnern, wie ihn die drei Städte Cöln, Mülheim und Kalk darstellen. Der Nebenbahndienst der Staatseisenbahn Deutz-Gladbach-Bensberg genügte also für die stets reger werdenden Beziehungen zwischen der Stadt Cöln und ihrem rechtsrheinischen Vorortsgebiet durchaus nicht. Im Anfang des Jahres 1898 traten daher auf Anregung der Stadt Cöln die Gemeinden Kalk, Mülheim, Bensberg, Bergisch-Gladbach und andere zur gemeinsamen Ausführung einer die genannten Orte berührenden schmalspurigen Kleinbahn zusammen. Es kann hier nicht der Ort sein, auf die außerordentlich wechselvollen Verhandlungen über dieses Projekt näher einzugehen. Die Verwaltung der Stadt Cöln mußte an der Forderung festhalten, daß eine Kleinbahnverbindung von Cöln nach Bergisch-Gladbach Eigentum der Stadt Cöln sein und soweit es den durchgehenden Verkehr zwischen den beiden Städten betrifft, von ihr betrieben werden müsse. Es gelang ihr auch, trotz der zahlreichen Schwierigkeiten, die ihr das Konsortium der Mülheimer Kleinbahnen in den Weg legte, ihre Auffassung durchzusetzen und das Enteignungsrecht für diese Linie verliehen zu erhalten. Außer dieser wichtigsten Linie befindet sich bereits eine andere Kleinbahn Cöln-Kalk-Heumar-Rath im Bau. Weitere Projekte sind für die Strecke Cöln-Kalk-Brück-Bensberg und Cöln-Poll-Ensen-Zündorf ausgearbeitet. Nach Fertigstellung dieser Linien wird das rechtsrheinische Gebiet durch die radial von Cöln ausstrahlenden Kleinbahnen mit der Stadt in die engste Verbindung gesetzt sein. Neben dem Personen- soll auch der Güterverkehr, auf einzelnen Strecken wenigstens der Gepäck- und Marktgutverkehr gepflegt werden. Für die Gestaltung der technischen Einrichtungen war insbesondere die Erwägung maßgebend, daß alle diese Kleinbahnen in möglichst unmittelbare Verbindung mit dem städtischen Straßennetze zu bringen seien.

Mit der Übernahme der privaten Straßenbahnen sah sich auch die Stadt Frankfurt a. M. vor die Aufgabe gestellt, über die Vorortbahnfrage ins reine zu kommen und einen direkten Anschluß der städtischen Straßenbahnen an die bereits bestehenden Vorortsbahnen einzurichten. In Ausführung dieser Aufgabe wurde zunächst von der Stadt die aus den drei Vorortlinien Frankfurt-Sachsenhausen-Neu-Isenburg, Frankfurt-Sachsenhausen-Niederrad, Frankfurt-Sachsenhausen-Schwanheim bestehende sogenannte Waldbahn erworben. In

den Jahren 1898 und 1899 war eine ganze Reihe privater Vorortsbahnprojekte entstanden, und ihre Konzessionierung bei den staatlichen Behörden nachgesucht worden. Um nun zu verhindern, daß sich die private Unternehmung des Vorortsverkehrs bemächtigte, wurden von der städtischen Verwaltung generelle Projekte für alle wichtigeren in Frage kommenden Linien aufgestellt und der königlichen Regierung mit dem Antrage auf Konzessionserteilung vorgelegt. Doch konnte sich die Stadtverwaltung nicht darauf beschränken, die Erteilung der Konzessionen an das Vorortskonsortium zu verhindern oder zu verzögern. Sie mußte sich auch darüber klar werden, welchen Teil des Vorortsgebietes sie für sich reservieren und nach welchen Grundsätzen sie die Frage des Vorortsbahnverkehrs behandeln wollte. Das städtische Elektrizitäts- und Bahnamt stellte nun solche Grundsätze auf, die im wesentlichen die Zustimmung der Stadtverordnetenversammlung fanden. Es unterschied ein engeres und weiteres Vorortsverkehrsgebiet. Das weitere wird durch eine Linie umschrieben, die im Osten durch Hanau, im Süden durch Darmstadt, im Westen etwa durch Hochheim oder Kastel, im Norden durch Homburg geführt ist. Das engere Verkehrsgebiet umfaßt im wesentlichen das Gebiet des Landkreises. Dementsprechend werden unterschieden eigentliche Vorortsbahnen, die lediglich das lokale Verkehrsbedürfnis des engeren Verkehrsgebietes befriedigen, und Fernbahnen, die die Orte des weiteren Verkehrsgebietes mit Frankfurt verbinden. Die Stadt wird nun in ihrem engeren Verkehrsgebiete die alleinige Trägerin aller Kleinbahnkonzessionen, die Erbauerin, Eigentümerin und Betriebsführerin aller Kleinbahnen. Die außerhalb dieses Gebietes in der Außenzone nötigen Bahnen überläßt sie im wesentlichen Privatunternehmern oder den beteiligten kommunalen Verbänden. Die Bahnen der Außenzone sollen, soweit erforderlich, an die städtischen Bahnen angeschlossen werden. Zur Regelung des durchgehenden Verkehrs werden Betriebsverträge mit den betreffenden Bahneigentümern geschlossen. Die städtischen Vorortsbahnen, wie die der Außenzone, werden möglichst auf eigenem Bahnkörper hergestellt. Zu diesem Zwecke ist bei Aufstellung der Bebauungspläne für die äußeren Stadtbezirke und für die Vororte auf die spätere Anlage der Vorortsbahnen Rücksicht zu nehmen. Als erste in Gemeinschaft mit einem privaten Konsortium herzustellende größere Hauptlinie wurde die nach Oberursel und Homburg in Angriff genommen. Die Stadt erwarb deshalb die Eschersheimer Lokalbahn, wodurch sie die freie Verfügung über die Eschersheimer Landstraße, den einzigen Zugang nach Norden erhielt. Sie verpflichtete sich ferner, die Bahn von Eschersheim nach Heddernheim weiterzuführen, während das Privatkonsortium den Bau der noch fehlenden Strecke nach Oberursel und Homburg übernahm.

Während Frankfurt wenigstens das engere Verkehrsgebiet ausschließlich dem kommunalen Betriebe vorbehalten hat, sehen wir andere Städte den Ausbau

ihres Vorortsbahnnetzes überhaupt in engster Verbindung mit privaten Bahngesellschaften unternehmen. Ein typisches Beispiel für das Zusammenwirken von Stadtgemeinde und Privatunternehmung ist die Stadt Darmstadt, die Ende 1901 mit der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft einen Vertrag über den Bau und Betrieb von Vorortsbahnen abgeschlossen hat. Auch hier sollen die Bahnen innerhalb des Weichbildes der Stadt, soweit sie sich auf öffentlichen Straßen und Plätzen befinden, städtisches Eigentum und der reine Innenverkehr ausschließlich Sache der Stadt sein. Für den Außenverkehr treten Stadt und Unternehmer als gleichberechtigte Teilhaber zu einer Erwerbsgesellschaft zusammen. Beide bringen die Kapitalien, die für den Bau der geplanten Bahnen und den Ankauf der zur Anlage des Bahnnetzes schon vorhandenen Linien erforderlich sind, zu gleichen Teilen auf. Die Bearbeitung der Projekte und Vorarbeiten, die Führung der Konzessionsverhandlungen, sowie die planmäßige Ausführung des Baues ist Sache der Gesellschaft. Doch ist das Bauprogramm mit der Stadt zu vereinbaren, und bei wichtigeren Arbeitsvergebungen das Einverständnis der Bürgermeisterei notwendig. Die gesamte Betriebsführung erfolgt ebenfalls durch die Gesellschaft. Doch hat sie bei allen Maßnahmen der Betriebsführung und Unterhaltung, welche die Verkehrs- und wirtschaftlichen Interessen der Stadt Darmstadt in erheblicherem Maße berühren, sich des vorgängigen Einverständnisses der Bürgermeisterei zu versichern. Dasselbe ist erforderlich insbesondere zur Feststellung der Betriebsetats, der Betriebsrechnung, der Bilanz, der Gewinn- und Verlustrechnung, zur Bewilligung außerordentlicher Remunerationen oder Tantièmen, zu den den Transportsätzen zugrunde zu legenden Einheitssätzen und allgemeinen Vorschriften, zur Feststellung der Fahrpläne und zu allen Aufwendungen, die nicht zu Lasten des Betriebes oder des Erneuerungs- und Reservefonds erfolgen. Das Beamten- und sonstige Dienstpersonal wird von der Gesellschaft als deren Bedienstete angenommen und entlassen. Von dem nach der Betriebsrechnung sich ergebenden Betriebsüberschuß erhält jeder der Vertragsschließenden die Hälfte. Über die Abgrenzung des Innenverkehrs sind besondere Bestimmungen getroffen, und darin auch der Fall vorgesehen, daß der Innenverkehr von der Stadt entsprechend der fortgeschrittenen Bebauung ausgedehnt werden soll. In diesen Fällen hat die Stadt das Recht, die Bahnanlage des zu benützenden Streckenteils gegen Zahlung des Bauaufwandes zu erwerben, und muß alsdann dem Konsortium die Mitbenützung gestatten oder sie kann von dem Konsortium die Mitbenützung der Anlage verlangen. In jedem Falle hat der Eigentümer auf seine Kosten für die Unterhaltung, Erneuerung und Beaufsichtigung des gemeinschaftlich benützten Streckenteils zu sorgen, während ihm der Mitbenützer jährlich 2 Prozent des Bau-, beziehungsweise Erwerbungsaufwandes für den betreffenden Streckenteil und die

Hälfte des Aufwandes für Unterhaltung, Bewachung und Weichenbedienung inklusive der Rücklagen in den Erneuerungsfonds zu bezahlen hat.

Der Vertrag geht von dem Grundsatze der Gleichberechtigung der beiden Teilhaber aus. Tatsächlich läßt sich aber das Verhältnis zwischen den beiden Kontrahenten eher als das Verhältnis zwischen dem Senior und dem Junior Partner eines Geschäftes vergleichen. Dadurch, daß die Gesellschaft die gesamte Betriebsverwaltung in ihren Händen hat und das Konsortium nach außen vertritt, hat sie sich den überwiegenden Einfluß auf das Unternehmen gesichert, dem auch durch das erforderliche Einverständnis des Bürgermeisters nicht genügend das Gegengewicht gehalten wird. Als ein schwerer sozialpolitischer Mangel des Vertrages muß es aber bezeichnet werden, daß sich die Stadt auch nicht die geringste Einwirkung auf die Anstellung, Entlassung und Bezahlung des Beamten- und Dienstpersonals vorbehalten hat. Die bereits öfter erwähnte Mannheimer Denkschrift hat durchaus recht mit ihrer Behauptung, daß die Ausnützung der Angestellten der Nebenbahnen so lange kein Ende nehmen wird, als diese Kleinbahnen von Privaten mit lediglich privatkapitalistischer Tendenz geleitet werden. Wenn sie dann aber behauptet, daß diesen Angestellten erst dann die Fürsorge, welche die Gemeinde ihren Beamten schuldet, zu teil werden könne, wenn diese Bahnen an eine öffentliche Behörde übergegangen seien, so wird sie durch das Verhalten der Darmstadter Stadtverwaltung mit ihrer allgemeinen Behauptung ins Unrecht gesetzt. Diese Stadt hätte die günstige Gelegenheit gehabt, die Lohn- und Arbeitsverhältnisse des auch von der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft wie von den Nebenbahnen überhaupt in skandalöser Weise ausgebeuteten Beamten- und Dienstpersonals in einer den Anforderungen der modernen Sozialpolitik entsprechenden Weise zu gestalten. Sie hat ihre Pflicht versäumt, und dadurch bewiesen, daß ihre Auffassung von den Pflichten eines Straßenbahnunternehmers nicht über die privatkapitalistische hinausgeht. Damit berühren wir überhaupt den wunden Punkt aller solcher Konsortialverträge zwischen Gemeinden und Privatgesellschaften. Diese kennen nur ihr eigenes kapitalistisches Profitinteresse und ordnen ihm die Bedürfnisse des Verkehrs, der Allgemeinheit, ihres Personals unter. Die Stadtgemeinde dagegen soll die Vertreterin gerade dieser Interessen sein, auf keinen Fall sie dem Einnahmebedürfnis der Stadtkasse opfern. Nimmt sie diese Rolle ernst, so muß es über kurz oder lang zu einem Konflikt innerhalb des Konsortiums kommen. Bei der heutigen Zusammensetzung unserer Stadtverwaltungen ist das allerdings nicht gerade wahrscheinlich. Viel eher liegt die Gefahr vor — wie das ja auch der Darmstädter Vertrag zeigt —, daß sie sich zu den Anschauungen ihres Teilhabers bekennen und die blanken Silberlinge der Überschüsse vorziehen.

Einen ähnlichen Vertrag wie Darmstadt hat Mannheim mit der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft abgeschlossen. Auch hier handelt es sich um den Bau von Vorortsbahnen, durch die eine Anzahl wichtiger Vororte mit der Zentralstadt Mannheim in Verbindung gesetzt werden sollte. Wir haben bereits an anderer Stelle die Motive besprochen, die die Stadt Mannheim seinerzeit veranlaßten, gegen die Auslieferung weiterer Vorortsbahnen an die private Unternehmung bei der Staatsregierung Protest zu erheben. Die Süddeutsche Eisenbahngesellschaft beabsichtigte nämlich von Käfertal aus eine Verbindung mit den Gemeinden Wallstadt und Heddesheim herzustellen und diese Linie in westlicher Richtung nach dem neuen Industriehafen weiterzuführen. Durch die Konzession des Nebenbahndreiecks Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim hatte sich die Gesellschaft das Vorzugsrecht gesichert, Bahnen, die an die erwähnte Bahn, sei es als Abzweigung oder Verlängerung, anschließen oder dieselbe kreuzen, selbst zur Ausführung zu bringen und zu betreiben. Dadurch war sie der Stadt Mannheim gegenüber in die günstige Lage gebracht, daß ohne ihre Einwilligung die wichtigen Vorortsbahnlinien nicht zur Ausführung kommen konnten. Anderseits war aber auch die Gesellschaft, insbesondere für die Linie nach dem Industriehafen, auf die Mitwirkung der Stadtgemeinde angewiesen. Nach längeren Verhandlungen kam es zwischen den beiden Parteien zu einer Vereinbarung und dem Abschluß einer Interessengemeinschaft.

Die Stadt erwirbt danach die Konzession für die verschiedenen Vorortslinien und wird Eigentümerin dieser Bahnstrecken. Der Bau erfolgt auf ihre Kosten durch die Gesellschaft, die für den Dampfbetrieb das rollende Material stellt. Der Betrieb der Bahnen wird von der Gesellschaft geführt, die in die Eisenbahngemeinschaft den ihr gehörigen Anteil an den Bahnen, nämlich die Bahnlinien Mannheim-Weinheim-Heidelberg-Mannheim einbringt. Der Reingewinn wird nach dem Verhältnis des von jeder Partei investierten Kapitals verteilt, jedoch erhält die Süddeutsche Eisenbahngesellschaft die bisher erzielte Rente aus der Gesamteinnahme vorweg. Auf den Strecken Mannheim-Käfertal wird von der Stadt der elektrische Betrieb eingerichtet und auf ihre Rechnung geführt.

Wir begegnen in dem Vertrage zwischen Mannheim und der Süddeutschen Eisenbahngesellschaft den gleichen Bedingungen wie in dem besprochenen Darmstädter Vertrag. In beiden Verträgen erfolgt die Ausführung des Baues der neuen Linien durch die Gesellschaft auf Kosten der Stadtgemeinde. In beiden wird der Betrieb von der Gesellschaft geführt. In beiden hat die Gesellschaft bei allen Maßnahmen der Betriebsführung und Unterhaltung, die die Verkehrs- und wirtschaftlichen Interessen der Städte in erheblichem Maße berühren, sich des vorgängigen Einverständnisses der Stadtbehörde

zu versichern. In beiden wird das für den Betrieb der Gemeinschafts-linien erforderliche Beamten- und sonstige Dienstpersonal von der Gesellschaft angenommen, die das Recht hat, ihre Beamten und Bediensteten nach ihrem Gutdünken zu versetzen, zu pensionieren, zu entlassen. Diese letztere Bestimmung ist in dem Mannheimer Vertrage um so auffälliger, als die bereits besprochenen Motive gerade die Verbesserung der Verhältnisse der Bediensteten als einen wichtigen Grund für die Übernahme der Vorortslinien in die städtische Regie bezeichnet hatten. Die Kritik, die wir an dem Darmstädter Vertrage geübt haben, trifft auch auf den Mannheimer zu.

IV. Die Tarife.

Noch mehr als bei den zentralen Beleuchtungsanstalten haben die Städte bei der Gestaltung der Straßenbahntarife die Verpflichtung, durch die Tat den Nachweis zu führen, daß sie die Kommunalisierung der Straßenbahn-betriebe nicht allein deshalb vorgenommen haben, um der Stadtkasse einen höheren Ertrag zuzuwenden, als ihnen von den Gesellschaften als Abgabe bezahlt wurde, sondern daß die Interessen der öffentlichen Wohlfahrt für sie bei ihrem Vorgehen entscheidend gewesen sind. Zwecks Untersuchung dieser Frage sei hier zunächst ein kurzer Überblick über die Tarifsysteme gegeben, die in den Städten mit kommunalen Straßenbahnen in Geltung sind.

Wir können zwei Gruppen von Straßenbahnunternehmungen unterscheiden: 1. solche mit Zonentarif und 2. solche mit Einheitstarif.

1. Städte mit Zonentarif. Bei diesem System liegt der Preisberechnung eine bestimmte Strecke als Einheit zugrunde. Für die Durchfahrung der Streckeneinheit wird ein bestimmter Preis festgesetzt. Die Länge der auf den gleichen Preis bezogenen Strecke ist in den einzelnen Städten verschieden groß. Allgemein ist als Minimalpreis der Satz von 10 Pf. bestimmt, der auf alle Fälle erhoben wird. Städte mit Streckentarife sind Frankfurt a. M., Mannheim, Freiburg i. B., Bielefeld, Remscheid, Oberhausen, Mülheim a. d. Ruhr, ferner gehören hierher die vier Konsortionalunternehmungen Märkische Straßenbahnen, Barmen-Schwelm, Herne-Baukau-Recklinghausen, Recklinghausen-Herten-Wanne.

Der Streckentarif ist das Ideal der privaten Straßenbahngesellschaften. Wie der Generalsekretär der Straßeneisenbahngesellschaft im Hamburg, Bellguth, in seinem Referat „Neuere Grundsätze über Tarife bei Straßenbahnen", erstattet auf der 9. Hauptversammlung des Vereins Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen 27. August 1903, ausführte, hat sich allein der „Zonentarif bewährt, und zwar ebenso wegen seiner Fähigkeit Ausgabe und Einnahme in Einklang zu bringen, als wie deshalb, weil er allein die Handhabe bildet, die Netze auch nach solchen Gegenden auszubauen, nach welchen es das öffentliche Interesse fordert, ohne daß bereits ein entsprechendes

Verkehrsbedürfnis eine Bahn rechtfertigt." Wir werden weiter unten zu untersuchen haben, inwiefern dieser Hymnus auf den Zonentarif berechtigt ist. Hier seien zunächst die Gründe angeführt, welche ihn den privaten Gesellschaften so besonders empfehlen. Der Zonentarif gestattet durch die Wahl einer kleinen Streckeneinheit die Fahrt dem Publikum nach Belieben zu verteuern. Anderseits kann durch die Beschränkung der Streckenzahl, also durch die Wahl zu großer Einheitsstrecken bei höherem Preise für die Einheitsstrecke, die Fahrt zwischen zwei gegebenen Punkten verteuert werden, da dadurch die Wahrscheinlichkeit für den Benützer zur Erreichung seines Zieles zwei Strecken fahren zu müssen größer wird. Dieselbe Wirkung hat die Verlegung der Teilstreckengrenzen vor oder hinter die Verkehrspunkte. Der Zonentarif gestattet also durch beliebige Anordnung der Teilstrecken dem Publikum in der unauffälligsten Weise erhöhte Kontributionen aufzuerlegen, nach dem Dividendenbedürfnis die gleiche Leistung um teureren Preis zu verkaufen.

Der Streckentarif soll Einnahme und Ausgabe der Strecken in Einklang bringen. Aus diesem Bestreben folgt, daß die Fahrten auf den äußeren Strecken, auf denen die Wagen weniger gefüllt sind, teurer werden müssen als auf den inneren, wo der Wagenraum in viel höherem Maße ausgenützt wird. Da die Verkehrsdichte vom Verkehrszentrum ab nach außen zu abnimmt, so müssen die längeren Außenstrecken mit höheren Preisen belastet werden, damit die höheren Ausgaben durch die größeren Einnahmen gedeckt werden. Mit einem solchen teuren Außentarif kann aber die Ansiedlung in den Außenbezirken nicht gefördert werden. Der streng durchgeführte Zonentarif muß also die von den städtischen Behörden geförderte Dezentralisation der Wohnungsbesiedlung zwecks Verbesserung der Wohnverhältnisse im Zentrum schwer schädigen. In diesem großen sozialpolitischen Mangel liegt unseres Erachtens der entscheidende Einwand gegen den Zonentarif, der sowohl die Preise der einzelnen Fahrscheine wie der Abonnements bestimmt. Mit den technischen Mängeln des Zonentarifs haben wir uns hier nicht zu beschäftigen. Wie steht es nun aber mit der Behauptung, daß allein der Zonentarif Ausgabe und Einnahme in Einklang zu bringen vermöchte? Sehen wir uns die städtischen Betriebe an, die den Streckentarif zur Grundlage ihres Tarifsystems genommen haben, so finden wir, daß neben Städten mit Überschüssen sich auch Städte finden, die mit ganz beträchtlichem Defizit arbeiten. Zu diesen gehören zum Beispiel Oberhausen und Mülheim a. d. Ruhr. In Oberhausen hat die Stadt bei einem Anlagekapital von rund 240000 Mk. seit Jahren das Defizit der Betriebseinnahme und außerdem noch sämtliche Rücklagen für Erneuerung, Tilgung sowie die ganze Verzinsung zuschießen müssen, da die Betriebseinnahmen nicht einmal die Betriebsausgaben deckten. Nicht ganz so ungünstig liegen die Verhältnisse in Mülheim a. d. Ruhr.

Auch hier war für das Rechnungsjahr 1901 ein Zuschuß seitens der Stadt von 93415,05 Mk., im Jahre 1902 ein solcher von 87867,47 Mk. notwendig. In diesen beiden Städten hat also der Zonentarif auf keinen Fall die Zauberkraft ausgeübt, die ihm von den privaten Unternehmern nachgesagt wird. Es ist eben durchaus verkehrt, von den Ergebnissen, die ein Tarifsystem in der einen Stadt aufzuweisen hat, einen allgemeinen Schluß auf die Wirkungsweise dieses Tarifsystems zu ziehen. Das wird uns noch klarer werden, wenn wir uns nunmehr zu der zweiten Gruppe, den Städten mit Einheitstarif, zuwenden und untersuchen, ob sich in ihnen der Einheitstarif bewährt hat oder nicht.

2. Städte mit Einheitstarif. In dem Einheitstarif kommt die Tendenz nach Vereinfachung, die wir allgemein bei der Tarifbildung der Verkehrseinrichtungen wirkend beobachten können, auch im Straßenbahnbetriebe zum Ausdruck. Der Einheitstarif datiert hier in der Hauptsache erst seit der Einführung des elektrischen Betriebs. Freiwillig ist er von keiner privaten Gesellschaft eingeführt worden. Wo sie ihn den städtischen Verwaltungen anboten, da diente er als Lockmittel, durch das sie zugleich mit der Erlaubnis zur Einführung des elektrischen Betriebes noch weitere Vergünstigungen und Konzessionen in den neu abzuschließenden Verträgen aus den Stadtverwaltungen herauszuholen hofften. Städtische Verwaltungen, die Straßenbahnen in eigene Regie übernahmen, konnten sich nur sehr schwer der Forderung des Publikums nach einem Einheitstarife entziehen. Zutreffend heißt es in einer Denkschrift, die der Rat der Stadt Leipzig über die Tarifänderung der Leipziger elektrischen Straßenbahnen am 28. Februar 1902 den Stadtverordneten unterbreitete: „In Frankfurt, Mannheim, Düsseldorf, sowie in mehreren anderen Städten, welche heute eigene Bahnen haben, wurde seinerzeit für die Abfindung beziehungsweise Übernahme der Privatbetriebe mit dem Hinweise Stimmung gemacht, daß der Bürger alsdann überall für 10 Pf. hinfahren könne und außerdem die Stadt in den Genuß des bisher Privatunternehmern zufließenden Gewinnes treten würde.“ Ganz unrichtig heißt es dann aber weiter: „Nur unter diesen Voraussetzungen waren von einem großen Teile der Stadtverordneten die enormen Mittel für den Ankauf beziehungsweise die Übernahme und den Ausbau der Bahnen bewilligt worden. Von dem Gedanken des Zehnpfennigeinheitstarifes sind aber diese Bahnen schnell wieder abgekommen.“ In Mannheim und Frankfurt ist der Einheitstarif niemals in Kraft gewesen, und in allen Städten war es nicht nur die Hoffnung auf den Zehnpfennigtarif und größere Einnahmen aus dem städtischen Straßenbahnunternehmen, sondern die unerträgliche Tyrannei und Rücksichtslosigkeit der privaten Straßenbahnbetriebe, die die Stadtverwaltungen auf den Weg der Kommunalisierung trieben.

Nach den Worten des bereits erwähnten Generalsekretärs Bellguth beweist die Entstehungsgeschichte der städtischen Straßenbahntarife das vollständige Fiasko des Zehnpfennigeinheitstarifes. Inwieweit ist diese Behauptung begründet? Die Geschichte der Tarife in München, Düsseldorf und einigen anderen Städten soll uns die Antwort darauf geben.

Wir haben bereits oben dargestellt, welch lange Reihe von Leiden die Stadt München durchzumachen hatte, ehe es ihr gelang, das private Straßenbahnunternehmen in ihre Hände zu bringen. Gleicherweise zeigt die Geschichte des Tarifs unter der Herrschaft der privaten Straßenbahngesellschaft, mit welchen Mühen auch die kleinste Verbesserung der Gesellschaft von der Stadt und der Bevölkerung abgekämpft werden mußte. Der ursprüngliche Tarif war ein Streckentarif, in dem für jede Strecke von einem Kilometer ein Preis von 5 Pf. erhoben wurde. Der Minimalpreis betrug 10 Pf. Im Jahre 1883 gelang es, Abonnementsbücher von 50 Karten zu 15 oder 10 Pf., mit 15 Prozent Rabatt au porteur 2 Monate gültig, der Gesellschaft abzuzwingen. Zugleich wurden Schulabonnements eingeführt, die gegen den jährlichen Preis von 16 Mk. oder für den Preis von 9 Mk. im Wintersemester, 7 Mk. im Sommersemester, die Schüler der Volks- und Mittelschule zur Benützung einer Strecke berechtigten. Die Tarifreform von 1892 brachte eine Verlängerung der Gültigkeitsdauer der Abonnementsbücher um einen Monat, einige Verbesserungen der Schülerabonnements und führte die Streckenabonnements (30 Mk. pro Strecke und Jahr) und Netzabonnements (pro Monat 15 Mk., ein Vierteljahr 37,50 Mk.) ein. Erst mit dem Übergang der Straßenbahn in das städtische Eigentum wurde der Einheitstarif durchgeführt. Seit 1897 beträgt der Fahrpreis innerhalb einer Zone von zehn Kilometer Durchmesser mit der Berechtigung zu einmaligem Umsteigen 10 Pf. Eine Fahrt aus der Zone heraus und außerhalb des Burgfriedens 20 Pf. Der auf Abonnementsbücher gewährte Rabatt wurde von 15 auf 20 Prozent erhöht, die Preise für die Netzkarten etwas ermäßigt.

Bei der Übernahme der Straßenbahn verpflichtete sich die Stadtgemeinde an die Aktiengesellschaft als Abfindungssumme bis zum Jahre 1907 eine jährliche Rente von 923 219,05 Mk. zu bezahlen. Außerdem erhält die Gesellschaft ein Viertel des Reingewinns, der nach Dotierung der Reserve- und Erneuerungsfonds und nach Abführung der Abschreibungen übrig bleibt. Verfolgen wir nun die Entwicklung des Unternehmens seit Einführung des elektrischen Betriebes. Im Jahre 1897/98 betrug der Reingewinn 143 805,94 Mk., wovon der Gesellschaft ein Viertel mit 35 951,48 Mk., der Rest der Gemeinde zufiel. Im Jahre 1898/99 stieg der Reingewinn der Stadt auf 352 635,94 Mk., sank aber im folgenden Jahre 1899/1900 auf 157 973,45 Mk. Als Gründe wurden angegeben: ein Abmangel von 75 684,64 Mk. bei den

Strecken mit Pferdebetrieb und 25 278,11 Mk. bei denen mit Dampfbetrieb, ferner der höhere Stromverbrauch pro Wagenkilometer der 170,03 Wattstunden gegen das Vorjahr mehr betrug. Da aber die Stromkosten in den beiden Jahren 5,658 und 5,506 Pf. betrugen, so kann dies nicht die Ursache sein. Das Resultat wurde vielmehr durch die Höhe der Abschreibungen beeinflußt. Dieselben betrugen im Jahre 1898/99 nur 169 022,83 Mk., während sie im Jahre 1899/1900 auf 379 955,20 Mk., also mehr 210 932,37 Mk., stiegen. Noch im Jahre 1901 erhielt die Stadt einen Reingewinn von 127 764,30 Mk., der sich aber bereits im folgenden Jahre, 1901/02, in ein Defizit von 188 713,69 Mk. und im Jahre 1902/03 in ein solches von 120 781 Mk. verwandelte. Parallel dieser Entwicklung ging die Zunahme der Abschreibungen und Rücklagen. Sie betrugen im Jahre 1900/01 521 522,83 Mk. und im Jahre 1901/02 568 397,35 Mk. Die Einnahme pro Wagennutzkilometer betrug 1898/99: 52,31, 1899/1900: 50,37, 1900/01: 42,678, 1901/02: 48,427 Pf. Die Zahl der gefahrenen Wagenkilometer stieg von 6 281 432 im Jahre 1899/1900 auf 11 287 699 im Jahre 1900/01 und auf 11 923 200 im Jahre 1901/02.

Nach dem Verwaltungsbericht 1900 ist das Sinken der reinen Betriebseinnahmen pro Wagennutzkilometer eine Folge der unverhältnismäßig starken Steigerung der kilometrischen Leistungen, mit der die Steigerung der Frequenz nicht gleichen Schritt hielt. Einen weiteren Grund findet der Verwaltungsbericht in der Ausdehnung des Einheitstarifes auf den Umsteigeverkehr, der mit der vollendeten Elektrisierung des Netzes eintrat. Um die Einnahmen zu verbessern, wurden vom 1. August 1901 ab die allgemeinen Zeitkarten aufgehoben. Dagegen läßt sich bei Geltung des Einheitstarifes wenig einwenden. Ist einmal ein Einheitstarif durchgeführt, namentlich für eine so weitgehende Zone von 10 Kilometer wie in München, so haben auch die besonderen Vergünstigungen, wie die allgemeinen Zeitkarten, fortzufallen. Die Gründe, die der Verwaltungsbericht für das Abnehmen des Reingewinnes anführt, bleiben durchaus an der Oberfläche. Es wird eigentlich nur eine Tatsache konstatiert, wenn der Verwaltungsbericht das Sinken der Betriebseinnahmen pro Wagennutzkilometer auf die zu schnelle Steigerung der Zahl der gefahrenen Wagenkilometer zurückführt. In dem Sinken der Betriebseinnahmen pro Wagennutzkilometer kommt eben diese Tatsache zum Ausdruck. Das Verschwinden des Reingewinns im Jahre 1901/02 und das Erscheinen eines Defizits brachte natürlich die Stadtverwaltung in Bewegung und veranlaßte sie, sich den Kopf energischer darüber zu zerbrechen, woher denn eigentlich das Defizit käme. Der Verwaltungsbericht von 1901, S. 299, macht denn auch den entscheidenden Grund in zutreffender Weise namhaft. Er findet ihn außer in dem Anwachsen der Betriebsausgaben pro Wagennutzkilometer in dem Steigen der

für den Finanzdienst, das heißt der für Abschreibungen und Rücklagen erforderlichen Summen. Dabei ist der Umstand hervorzuheben, daß die tatsächlichen Kosten der Einführung des elektrischen Betriebes den von der Trambahndirektion im Jahre 1897 veranschlagten Bedarf von 4 Millionen Mark um mehr als das Gleiche überstiegen haben. Aus dieser Tatsache folgt, daß in dem Vertrage von 1897 die Abfindungssummen an die Gesellschaft auf einer ganz falschen Basis berechnet worden sind. Sie sind um den Kapitalbetrag von 4 Millionen Mark für die Gesellschaft zu günstig. Es war daher kein Wunder, daß das Unternehmen für die Gemeinde ein Defizit ergeben mußte, nachdem einmal die Elektrisierung des Straßenbahnnetzes vollendet war, also die 4 Millionen Mark mehr aufgewendet waren und mit ihrer vollständigen Verzinsung und Abschreibung im Etat der Trambahn auftraten. Das Defizit wäre vielleicht vermeidbar gewesen, wenn die Verkehrsentwicklung nicht durch die allgemeine Krisis beeinträchtigt worden wäre. Für die falsche Berechnung der Abfindungsrente aber den Einheitstarif haftbar machen zu wollen, heißt die Verantwortung von den leitenden Personen, die den Vertrag zu Ungunsten der Stadt abgeschlossen haben, in irreführender Weise abzuwälzen suchen.

Außer den beiden wichtigsten Gründen, dem ungünstigen Vertrage mit der Trambahngesellschaft, der auf der Basis einer vollständig falschen Abschätzung des Kapitalbedarfs für die Umwandlung beruht, und der Krisis, die das Anwachsen des Verkehrs verlangsamte, sind noch eine Reihe kleinerer, weniger bedeutsamer Gründe anzuführen. Die Stadt mußte eine große Zahl weniger rentierender Linien anlegen. Fast ein Drittel des Netzes mußte von ihr neu gebaut werden, weil sich die Gesellschaft dessen geweigert hatte. Dazu kommt dann eine übermäßig große Anzahl von Freifahrkarten. Die Trambahnaktiengesellschaft, die den Betrieb der Straßenbahn für die Stadtgemeinde führt, hat nämlich das uneingeschränkte Recht, Freifahrkarten in beliebiger Zahl auszugeben. „Und weil die notleidenden Aktionäre mit ihren garantierten 11 Prozent Dividende die Trambahnzehnerln nicht bezahlen wollen, darum fahren sie nebst ihren Angehörigen und so und so vielen Vettern und Basen eben frei!“ Nicht weniger als 1811 Freifahrkarten sind im Gebrauch, durch deren Benutzung der Gemeinde ein hübsches Einkommen verloren geht. Schließlich sei noch darauf hingewiesen, daß das Defizit zum Teile nur ein rechnerisches ist. Die Trambahngesellschaft, deren Rechtsnachfolgerin die Stadt ist, hat nämlich an die Stadtgemeinde 61000 Mk. zur Benützung der städtischen Straßen zu zahlen. Die Stadt selbst berechnet sich 71000 Mk. Straßengebühren aus der Trambahn, verrechnet sie aber nicht in dem Etat der Trambahn, sondern in einem anderen Etat.

Das Defizit beunruhigte die Münchener Stadtväter sehr. So wurde denn das Trambahnreferat beauftragt, den beiden Gemeindekollegien Vorschläge zu

unterbreiten, die einen weiteren Rückgang der Reinerträgnisse verhindern und die Rentabilität vergrößern sollten. „Für die Lösung dieser Aufgabe gab es zwei Wege“, bemerkt der Verwaltungsbericht für 1901 sehr weise, „entweder die Minderung der Ausgaben oder die Erhöhung der Einnahmen.“ Die Minderung der Ausgaben für den Finanzdienst war unmöglich — das verhinderte der unglückliche Vertrag mit der Gesellschaft. Eine Minderung der Betriebsausgaben war nur möglich durch eine Einschränkung des Betriebs, der ohne Zweifel eine bedeutende Minderung des Verkehrs und der Einnahme gebracht hätte. Ob die Minderung der Kosten oder die Minderung der Verkehrseinnahme größer sein würde, ließ sich aber nicht mit Sicherheit im voraus entscheiden. So blieb nur der andere Weg, die Erhöhung der Einnahmen mittels Erhöhung der Preise. Jede Preiserhöhung führt aber zu einer Verkehrsminderung, die sehr beträchtlich sein kann. Bleibt der Betriebsumfang der gleiche, so ist auch dabei das ersehnte Resultat, die Reingewinnsteigerung, sehr fraglich. Mit der Erhöhung der Preise hätte sich also die Einschränkung des Betriebes verbinden müssen, um eine Steigerung des Reinertrages zu gewährleisten. Damit werden aber die Aufgaben der Straßenbahn als eines Verkehrsinstitutes nicht erfüllt. Das Münchener Trambahnreferat suchte das Heil in einer Erhöhung der Einnahmen und schlug infolgedessen in seiner Denkschrift vom 1. Dezember 1901 vor, den Einheitstarif durch einen Teilstreckentarif zu ersetzen. Demgegenüber empfahl das Finanzreferat den Einheitspreis von 10 auf 15 Pf. zu erhöhen, wodurch ganz sicher die Benützung aufs stärkste abgenommen hätte. Der Vorschlag des Verwaltungsrats der Trambahn ging dahin, den bisherigen Einheitspreis zu behalten, dagegen den Umsteigeverkehr auf einmaliges Umsteigen zu beschränken. Außerdem sollte die Schuldentilgung auf die Zeit der Vertragsdauer, also bis zum Jahre 1907 eingestellt werden. Das war entschieden der beste Vorschlag, da er die Hauptursache des Defizits, nämlich die zu hohen, nicht vorausgesehenen Abschreibungen und Rücklagen, aus der Welt schaffen wollte. Die Trambahndirektion empfahl unter gleichzeitiger Verringerung der Einheitstarifzone von 10 auf 8 Kilometer Durchmesser die Beibehaltung des Zehnpfennigtarifs für den direkten Verkehr und die Einführung eines Fünfzehnpfennigtarifs für den Umsteigeverkehr mit der Berechtigung zu beliebig oftmaligem Umsteigen. Da man sich über die verschiedenen Vorschläge nicht einigen konnte, so beschlossen die beiden Gemeindekollegien, die Angelegenheit zunächst ruhen zu lassen und das Resultat des Betriebsjahrs 1902/03 abzuwarten. Da dasselbe wiederum ein Defizit ergab, wurden die Verhandlungen über die Tarifreform im Jahre 1903 wieder aufgenommen. Es würde uns zu weit führen, auf die einzelnen Stadien dieser Verhandlungskomödie näher einzugehen. Es genügt, das Resultat derselben anzuführen. Der Einheitspreis von 10 Pf. wurde beibehalten

mit der einen Abänderung, daß er an den Sonn- und Feiertagen auf 15 Pf. erhöht wurde. Es wurde also die Erholung der großen Massen, ihr Verkehrsbedürfnis, das sie an den Sonn- und Feiertagen aus den engen Räumen der Innenstadt in die freie Natur hinausführt, mit einer 50prozentigen Erhöhung der Fahrpreise besteuert. Wie sinnlos dieses Vorgehen, beweist die eine Überlegung, daß dieser Exodus der großstädtischen Massen an den Sonn- und Feiertagen im Interesse der Erhaltung ihrer körperlichen Gesundheit absolut notwendig ist. Die Ergebnisse des neuen Tarifes, der nach dem Namen seines Antragstellers die Bezeichnung Jetteltarif erhalten hat, enttäuschten die Hoffnungen der Tarifweisen der Gemeindekollegien aufs tiefste. Es blieben nämlich nicht nur die bestimmt erhofften Mehreinnahmen aus, sondern es ging sogar die Frequenz rapide zurück. Hatten an dem letzten Zehnpfennigsonntag im Juli 1903 noch 187000 zahlende Personen die Straßenbahn benutzt, so daß sich eine Einnahme von 18700 Mk. ergab, so sank am ersten Sonntage des neuen Tarifes die Frequenz auf 132081 Personen und die Einnahme auf 19812,25 Mk. Am nächsten Feiertage wurden nur 111323 Personen befördert und die Einnahme bezifferte sich nur noch auf 16698,45 Mk. Am nächsten Sonntage benützten nur 92753 Personen die Trambahn, die eine Einnahme von 13912 Mk. brachten. Es waren also nicht nur die erhofften höheren Einnahmen ausgeblieben, sondern die tatsächlichen Einnahmen waren sogar hinter den früheren absolut zurückgeblieben. Wir haben die Münchener Erfahrungen etwas ausführlicher dargestellt, da die Geschichte des Münchener Straßenbahntarifs zu einem Inventarstück der Gegner des Einheitstarifes geworden ist und mit besonderem Wohlbehagen jedesmal zitiert wird, wenn irgendwo eine Stadtverwaltung oder eine private Gesellschaft ein Interesse daran hat, gegen den Einheitstarif zu Felde zu ziehen. Soviel glauben wir jedoch durch unsere Darstellung nachgewiesen zu haben, daß der Einheitstarif an dem Defizit ganz und gar unschuldig ist, und die Schuld vielmehr den Persönlichkeiten zuzuschreiben ist, die den für die Elektrisierung des Straßenbahnnetzes erforderlichen Bedarf um die Hälfte zu gering angeschlagen und damit für den Abschluß des Abfindungsvertrages mit der Gesellschaft eine vollständig falsche Basis geliefert haben.

Das zweite Musterbeispiel der Einheitstarifgegner ist die Stadt Düsseldorf. Diese Stadt übernahm im Jahre 1900 nach Beendigung der Elektrisierung des Straßenbahnnetzes die Betriebsführung in eigener Regie und führte gleichzeitig damit den Einheitstarif ein. Jede Fahrt mit einmaligem Umsteigen sollte 10 Pf. kosten. Bei zweimaligem Umsteigen 15 Pf. Außerdem wurden Monatskarten von 6 Mk. für Benützung an allen Tagen und für 5 Mk. bei Benützung nur an Wochentagen, sowie Schülerkarten für 4 Mk. ausgegeben. Das erste Geschäftsjahr schloß mit einem Defizit von

135853,57 Mk. Auch hier zeigte sich das Herabgehen der Einnahmen pro Wagenkilometer (35,68 Pf. gegen 40,06 Pf. im Vorjahr) trotz des größeren Verkehrs, während die Ausgaben durch Vermehrung der Betriebsmittel unverhältnismäßig stiegen. Dies war um so mehr der Fall, als die Abonnementssätze sehr niedrig gehalten waren. Der Abonnent bezahlte nämlich nach der Berechnung der Straßenbahnverwaltung noch nicht einmal zwei Fünftel der Selbstkosten für jede Fahrt; die übrigen drei Fünftel mußten aus den Einnahmen der Fahrscheine gedeckt werden. Die einzelne Abonnentenfahrt brachte nur 3,12 Pf. ein, während die Ausgabe mindestens 7,96 Pf. für die Stadt betrug. So wenig an diesen Tatsachen etwas abgestritten werden soll, so wenig kann für sie ausschließlich der Einheitstarif verantwortlich gemacht werden. Mit der städtischen Betriebsübernahme wurde nämlich der Betrieb um eine Stunde früher begonnen (um 6 Uhr 30 Minuten morgens mit Zehnminutenbetrieb bis 7 Uhr 30 Minuten) und um eine Stunde später, statt um 11 um 12 Uhr (in dieser letzten Stunde Zwanzigminutenbetrieb) eingestellt. Die Betriebsverlängerung belief sich also auf zwei Stunden, von denen die eine mit Zwanzigminutenbetrieb sicherlich keine sehr günstigen Resultate ergab. Außerdem muß aber die ganz bedeutende Erweiterung des Straßenbahnnetzes für die Abnahme der Betriebseinnahmen pro Wagenkilometer verantwortlich gemacht werden. Es betrugen die Geleiselängen:

1. April	1899:	44,429	Kilometer;	die	Betriebslängen	23,715	Kilometer
„ „	1900:	53,679	„	„	„	28,818	„
„ „	1901:	55,596	„	„	„	30,121	„
„ „	1902:	79,401	„	„	„	40,929	„

Daß eine ganze Anzahl der neugebauten Linien nur eine geringe Frequenz haben würde, ließ sich von vornherein erwarten. Sie mußten sich zunächst einmal entwickeln, ehe man an sie die gleichen Rentabilitätsforderungen stellen konnte, wie an die alten Linien des Stadtinnern. Die gleiche Erscheinung wird jedesmal bei dem Bau von neuen Linien zu beobachten sein, ob nun der Zonentarif oder der Einheitstarif in Kraft steht.

Zu dem ungünstigen Resultate trugen ferner die sehr hohen Stromkosten bei, die von dem städtischen Elektrizitätswerke den Straßenbahnen berechnet wurden. Sie betrugen im Jahre 1900/01 nicht weniger als 14 Pf. für die Kilowattstunde. Allerdings wurden sie im folgenden Jahre auf 12 Pf. herabgesetzt, nachdem der Einheitstarif auf Grund seines angeblichen schlechten Ergebnisses durch den Streckentarif ersetzt worden war.

Auch der Streckentarif hat übrigens die Unterbilanz des Straßenbahnunternehmens nicht aus der Welt geschafft. Im Dezember 1903 griff daher das Stadtverordnetenkollegium zu einer Erhöhung der Fahrpreise, die nur durch eine Verkürzung der Teilstrecken erreicht werden konnte.

Die gleiche Entwicklung vom Einheitstarif zum Streckentarif hat das Straßenbahnunternehmen der Stadt Barmen durchgemacht. Hier bestand seit dem Jahre 1900 der Fahrpreis von 10 Pf., der gleichfalls zum einmaligen Umsteigen berechtigte. Die längste Fahrt im Umsteigeverkehr betrug 7,1 Kilometer. Außerdem wurden Zeitkarten abgegeben, und zwar anfänglich solche zu 6 Mk. für alle Linien und von 4 Mk. für Einzellinien, die im Jahre 1902 durch die einheitliche Monatskarte zu 5 Mk. ersetzt wurden. Das Unternehmen wies ein chronisches Defizit auf, das im Jahre 1897 879 Mk., 1898 39395 Mk., 1899 21250 Mk., 1900 14919 Mk. und 1901 16103 Mk. betrug. Dabei wurden ganz unzulängliche Abschreibungen vorgenommen, ein Erneuerungsfonds überhaupt nicht gebildet. Das Unternehmen begann mit einer durchschnittlichen Einnahme auf den Wagenkilometer von 41,1 Pf. Dieselbe sank allmählich bis auf 24,2 Pf. im Jahre 1897, ist seitdem aber bis zum 8. Oktober 1903 wieder auf 38,4 Pf. gestiegen. Auch hier ist das Sinken der Wagenkilometereinnahme direkt auf die Eröffnung neuer Linien zurückzuführen, während die Verdichtung des Betriebs in der Regel eine Steigerung der Wagenkilometer brachte. Im Dezember 1903 wurde der Einheitstarif durch einen Zonentarif ersetzt. Nach diesem Tarif sollen fünf Teilstrecken zu durchschnittlich 3½ Kilometer für 10 Pf. gefahren werden. Das ganze Straßenbahnnetz wird in 16 Teilstrecken eingeteilt. Bei der Zehnpfennigfahrt ist einmaliges Umsteigen und an zwei Punkten auch zweimaliges Umsteigen gestattet. Die übrigen Fahrten kosten 15 Pf. mit dem Recht zweimaligen Umsteigens. Der Preis der Monatskarten beträgt für 5 aufeinanderfolgende Teilstrecken 5 Mk., für jede weiter folgende Teilstrecke 1 Mk. mehr, für das ganze Straßenbahnnetz 10 Mk. Von der Verwaltung wurden zur Begründung der Vorlage die bekannten überall benützten Gründe angeführt und insbesondere auch die sehr niedrigen Abonnementspreise dafür verantwortlich gemacht. Der Zonentarif wurde unter Berufung auf das Bellguthsche Referat als das einzige rettungbringende Mittel bezeichnet. Von den Gegnern der Tarifänderung wurde in der Stadtverordnetensitzung vom 22. Dezember 1903 darauf aufmerksam gemacht, daß insbesondere die Arbeiterschaft die billigen Abonnements benütze. Durch die Preiserhöhung würde sie in der Auswahl ihrer Wohnung zu ihrem Schaden beschränkt werden. In finanzieller Hinsicht wiesen sie darauf hin, daß der Buchwert der Bahnen mit 307000 Mk. zu hoch belastet sei, bei Berücksichtigung dieser Summe aber das Defizit fast vollständig verschwinden würde.

Auch in Barmen wird es voraussichtlich wie in Düsseldorf kommen, namentlich wenn die Behauptung der Stadtverwaltung richtig ist, daß man auch künftig in der Regel mit einer Zehnpfennigfahrkarte auskommen werde. Die Einnahmen des Streckentarifs werden nicht genügen und man wird zu einer weiteren Preiserhöhung greifen müssen. Da ist allerdings die Frage

sehr naheliegend, warum man nicht den Einheitstarif beibehalten hat und zweckmäßigerweise den Preis der Einheitskarte erhöht hat. Scheute man vor der Erhöhung von 10 auf 15 Pf. zurück, so konnte man jede dazwischenliegende Preisstufe durch die Ausgabe von Couponsheften mit bestimmten Rabattsätzen einführen.

Auch in Königsberg hat das städtische Straßenbahnunternehmen eine Reihe von Tarifänderungen durchgemacht. Anfänglich wurde auf allen städtischen Linien ein Fahrgeld von 10 Pf. erhoben. Ausgenommen davon war nur eine Außenstrecke, auf der ein Zonentarif bis zu 15 Pf. bestand. Außerdem wurden Abonnementshefte von 12 Fahrscheinen ausgegeben, bei denen sich die Einzelfahrt auf $8^1/_3$ Pf. stellte. Der besondere Zonentarif für die Linien nach Schönbusch wurde aber im September 1901 aufgehoben, da er nur 5 Prozent mehr an Einnahme ergab, als wenn auch dort der Einheitstarif in Kraft gestanden hätte. Von 1901 bis April 1903 bestand der allgemeine Einheitstarif. An diesem Tage trat ein neuer Tarif in Kraft, der eine Kombination von Einheitstarif und Zonentarif ist. Innerhalb des Weichbildes der Stadt bleibt der Einheitspreis von 10 Pf. bestehen. Für die Außenstrecken dagegen wird der Zonentarif eingeführt. Die einfache Fahrt, im Mittel 2,55 Kilometer, kostet 10 Pf., darüber hinaus 15 Pf. Auch die Abonnementskarten wurden erhöht, so daß die einfache Fahrt nicht mehr wie früher 8,33 Pf., sondern 9,1 Pf. kostete. Die Fünfzehnpfennigfahrt kostet wie bisher 12,5 Pf. Über die Resultate dieser Umänderungen standen noch keine Zahlen zur Verfügung.

In Königsberg haben wir es gleichfalls mit einem Unternehmen zu tun, das seit dem Übergang in den städtischen Besitz sehr schnell ausgedehnt worden war. Der Verkehr konnte dieser Vergrößerung nicht im gleichen Maße nachkommen, und darauf ist vor allem das Defizit zurückzuführen, das im Jahre 1897 rund 18000 Mk., 1902 rund 78000 Mk. betrug.

Die tendenziöse Art und Weise, in der in dem Bellguthschen Referate das Material zusammengestellt ist, wird schon dadurch erwiesen, daß das Straßenbahnunternehmen der Stadt Darmstadt überhaupt nicht erwähnt wird. Dieses Unternehmen arbeitet nämlich ebenfalls mit dem Einheitstarife zu 10 Pf. mit einmaligem Umsteigen. Nur für eine Linie besteht ein Einheitspreis von 15 Pf. Außerdem werden Monatskarten gültig für 30 Zehnpfennigfahrten zum Preise von 2,50 Mk. ausgegeben. Im ersten Jahre war ein Zuschuß von 17386,26 Mk. notwendig, seitdem hat das Unternehmen fortgesetzt Überschüsse ergeben, die in den vier Jahren von 1899/1900 bis 1902/03 der Reihe nach ergaben 19826,18 Mk., 18965,83 Mk., 22965,91 Mk. und 12259,05 Mk. Die Abnahme des Überschusses im letzten Jahre erklärt sich daraus, daß drei neue Linien zur Eröffnung kamen.

Die beiden hauptsächlich gegen den Zehnpfennigeinheitstarif angeführten Beispiele der Städte Düsseldorf und München beweisen also, wie wir ausgeführt zu haben glauben, gegen den Einheitstarif an und für sich nichts. Das gleiche gilt aber auch für andere Städte, in denen private Straßenbahnen vorhanden sind. Es sei hier nur auf die eine Stadt Leipzig hingewiesen, wo die privaten Straßenbahngesellschaften im Jahre 1902 um Abschaffung des Zehnpfennigeinheitstarifs und Erhöhung der Tarifsätze einkamen. Nach ihrer Forderung sollte die Fahrt bis zu 5000 Meter 10 Pf., darüber 15 Pf. kosten. Sie begründeten ihre Forderungen in der folgenden Weise. Die einzelnen Linien beider Gesellschaften hätten durch den fortgesetzten Ausbau des Netzes eine solche Ausdehnung erfahren, daß bei Beibehaltung des Einheitstarifes auf den langen Durchgangslinien (bis zu 12,8 Kilometer) kaum noch die entstehenden erhöhten Betriebskosten durch die Mehreinnahmen gedeckt werden könnten. Außerdem seien die Personalkosten durch Erhöhung der Löhne, Verkürzung der Arbeitszeit usw. in stetem Steigen begriffen. Die Preise der meisten Rohmaterialien seien ebenfalls in einzelnen Fällen bis zu 50 Prozent in die Höhe gegangen. Die Anforderungen, die an die Gesellschaften hinsichtlich der Reinigung und Unterhaltung des Bahnkörpers von der Stadtgemeinde gestellt würden, seien seit der Eröffnung des Betriebs in jedem Jahre größer geworden. Überblickt man diese vier Gründe, so kann nur der erste als eine Folge des von den Gesellschaften eingeführten Einheitstarifes gelten, während die drei anderen bei jedem anderen Tarif in gleicher Weise ihre Wirkung ausüben würden. Wie steht es aber mit der Einwirkung des Einheitstarifes, der in Leipzig schon seit 1896 besteht? Die Einnahmen pro Wagenkilometer betrugen bei der Großen Straßenbahn im Jahre 1896 46,7 Pf. und sind seitdem auf 30,1 Pf. im Jahre 1900 gesunken; bei der Elektrischen Straßenbahn sind die entsprechenden Zahlen 31,85 Pf. und 25,85 Pf. Mit diesen Zahlen sind aber die Bahnlängen zu vergleichen. Im Jahre 1896 betrug die Betriebslänge der Bahnnetze 47,38 und 41,7 Kilometer, im Jahre 1900 121,981 und 86,220 Kilometer. Stellt man die beiden Zahlenreihen der Durchschnittseinnahmen pro Wagenkilometer und der Betriebslänge der Bahnnetze nebeneinander, so ergibt sich das Sinken der wagenkilometrischen Einnahmen immer dann, wenn die stärkere Ausdehnung erfolgt ist. Das ist auch ganz begreiflich, da sich mit dem Anwachsen eines bereits bestehenden Bahnnetzes der zu seiner Speisung erforderliche Verkehr auch erst entwickeln muß. Dieselbe Erscheinung würde auch bei Zonentarif in der gleichen Weise zu beobachten sein. Der Hauptgrund für den Rückgang der Einnahmen ist die wirtschaftliche Depression, wie das übrigens in den Geschäftsberichten der Gesellschaften selbst anerkannt wird. Sie zeigt ihre Wirkungen recht deutlich in der Zahl der beförderten Personen, die in den beiden Jahren 1900/01

so gut wie konstant geblieben ist. Daß in einer solchen kritischen Zeit die Dividenden sinken, ist ein Schicksal, das die Straßenbahngesellschaften mit allen anderen kapitalistischen Unternehmungen zu tragen haben. Kommen ihnen die höheren Erträge der guten Jahre in höheren Dividenden zugute, so haben sie auch die niedrigen der schlechten Jahre zu tragen. Es ist daher durchaus unbegreiflich, daß der Rat der Stadt Leipzig in seiner Vorlage an die Stadtverordneten schreibt: „Wir mußten . . . ohne weiteres anerkennen, daß die Einnahmen pro Wagenkilometer von Jahr zu Jahr sinken und auch die Dividende in stetem Rückgang begriffen ist, daß sonach das Gesuch der Gesellschaften um Aufbesserung ihrer Lage wohl in Erwägung zu ziehen sein wird, da eine derartig niedrige Verzinsung des Kapitals der Anlegung von solchem zu industriellen Zwecken keineswegs entspricht,* und der Stadtgemeinde doch zweifellos daran liegen muß, kapitalkräftige Institute zu behalten, die sich in den Dienst der Allgemeinheit stellen und der ganzen Entwicklung unserer Gemeinde sicherlich höchst förderlich und dienstlich sind." Dabei hat die Große Straßenbahn von 1897 bis 1899 je 8 Prozent, 1900 7 Prozent, 1901 5½ Prozent und 1902 7 Prozent, die Elektrische Straßenbahn von 1896 bis 1899 4 Prozent, 1900 3 Prozent, 1901 2 Prozent und 1902 3½ Prozent Dividende bezahlt! Noch unbegreiflicher aber war es, daß der Rat durch Berechnung die gezahlte Dividende der Gesellschaften als unzureichend nachzuweisen suchte und sogar das Schicksal der Begründer beklagte, die weit mehr als 100 Prozent für ihre Aktien bezahlt hätten, höchst wahrscheinlich aber — darüber schweigt sich die Ratsvorlage aus — den größeren Teil derselben mit gutem Aufgeld weiter verkauft haben. Nach Ansicht des Rates ist es offenbar die Aufgabe der Stadtverwaltung, dafür zu sorgen, daß die Dividenden der Straßenbahngesellschaften keine Verkleinerung erleiden. Ein lobenswerter Satz vom Standpunkt der Aktionäre, keineswegs von dem der Bürgerschaft und der Stadtverwaltung aus! Jede Verpflichtung der Stadt zur

* Vergl. Großmann, a. a. O., S. 210 bis 212. Nachdem er eine Scheidung zwischen privaten und kommunalen Betrieben in der Tariffrage für nötig bezeichnet hat, fährt er fort: „Bei ersteren mag es wohl im privatwirtschaftlichen Interesse der Aktionäre liegen, durch hohe Tarife eine möglichst gute Verzinsung des Anlagekapitals zu erzielen; doch jeder vernünftige Volkswirt muß dieser Preispolitik entgegenhalten, daß für ein Unternehmen, mit dem das öffentliche Interesse derart innig verquickt ist wie im Straßenbahnwesen, eine landesübliche Verzinsung von etwa 4 bis 5 Prozent als vollkommen ausreichend anzusehen ist, zumal der Erwerb der hier in Frage stehenden Betriebe nicht im geringsten Spekulationscharakter trägt, vielmehr auf einer wirtschaftlichen Erscheinung, dem Lokalverkehr, auf dem sich das gesamte Wirtschaftsleben einer Großstadt aufbaut, ruht." — Was sagt der Rat der Stadt Leipzig zu diesen Ausführungen?

Dividendengarantie hätte vom Rat mit aller Entschiedenheit bestritten werden müssen. Und was schlug nun der Rat vor? Der Zehnpfennigeinheitstarif sollte an Werk- und Wochentagen wie bisher weiterbestehen, an Sonn- und Feiertagen aber auf 15 Pf. erhöht werden. Und wie begründete er diese geradezu unglaubliche Verteuerung des Sonn- und Feiertagverkehrs? „Ferner erscheint eine Tariferhöhung gerade an Sonntagen um deswillen gerechtfertigt, weil erfahrungsgemäß das Publikum gerade an diesen Tagen die längsten Strecken, meist bis zu den Endstationen fährt, um in das Freie zu gelangen. Nach diesem Vorschlage werden nur die belastet, für die die Straßenbahn keine Notwendigkeit, sondern nur eine Annehmlichkeit ist." Dabei berief sich der Rat auf das Vorgehen der sächsischen Staatsbahnen, die ebenfalls an Sonntagen die vierte Wagenklasse in Wegfall kommen lassen. Eine echt sächsische Argumentation, der das hygienische wie das ästhetische Bedürfnis der Arbeiterfamilien, wenigstens an Sonntagen aus der verdorbenen Großstadtluft in die freie Natur hinauszukommen, als eine zu besteuernde Annehmlichkeit erscheint. Dabei gibt der Rat zugleich seiner Furcht vor Übernahme der Straßenbahnen in die städtische Regie recht drastischen Ausdruck. „Unser Vorschlag", ruft er aus, „beugt schließlich auch der Tatsache vor, daß die Stadtgemeinde beim weiteren Rückgange der finanziellen Leistungsfähigkeit der Straßenbahnen diese selbst übernehmen müßte, und sicherlich hierbei pekuniär, wie ja auch die oben mitgeteilten Erfahrungen aus anderen Städten beweisen, ein schlechtes Geschäft machen würde. Im Interesse unserer Stadtgemeinde muß es entschieden liegen, Verkehrsinstitute von so gemeinnützigem und sozialpolitischem Charakter, wie die Straßenbahnen möglichst lebensfähig zu erhalten und zu kräftigen." Jeder Zusatz wäre eine Abschwächung dieser magistratlichen Zitate.

Sobald mit Einführung des elektrischen Betriebes das Außenbezirks- und Vorortsbahnnetz ausgebaut wird, also Linien zur Ausführung kommen, die naturgemäß eine geringere Frequenz haben, als die alten Linien im Inneren der Städte mit ihrem starken Geschäftsverkehr, muß das Erträgnis sinken — ganz einerlei, ob Streckentarif oder Einheitstarif. Es ist durchaus nicht bewiesen, daß das Sinken der wagenkilometrischen Einnahme bei Einheitstarif ein schnelleres sein muß, als bei dem Streckentarif. Denn der billigere Einheitstarif wird in die leeren Wagen, die doch gefahren werden müssen, mehr Leute hineinziehen, als ein Streckentarif, der, wie wir zeigten, gerade die langen Vorortslinien mit besonders hohen Fahrpreisen belastet. Es wäre töricht, zu erwarten, daß die Vorortlinien oder die neuen Linien überhaupt sofort den gleichen Ertrag, wie das alte Netz bringen könnten. Der Verkehr muß sich erst entwickeln, und darüber wird eine gewisse Zeit vergehen. Mit dieser Tatsache muß sich jede Straßenbahnverwaltung abfinden. Die privaten

Gesellschaften haben es in der Weise getan, daß sie sich um den Bau der weniger rentablen Linien trotz ihrer Vertragsverpflichtung herumzudrücken suchten, wie und solange sie irgend konnten. Ihre Angriffe auf die neueren Straßenbahnverträge, die ihnen Erweiterungen des Netzes vorschreiben, haben zum guten Teil darin ihren Grund. Und um die geringer werdende, aber trotz der Vorortslinien nur für eine gewisse Zeit geringer werdende Dividende wieder aufzubessern, sollen ihnen die Städte die teuren Streckentarife wieder bewilligen, damit sie aus den guten alten Verkehrslinien die zur Hochhaltung ihrer Dividenden erforderlichen Summen herausholen können. Bei diesen Bestrebungen haben sie die Unterstützung der Stadtverwaltungen mit eigenen Straßenbahnen gefunden, die ja durchaus von kapitalistisch durchtränkten Parteien beherrscht sind und für die Verwaltung ihrer Betriebsunternehmungen fast ausschließlich die Grundsätze des kapitalistischen Unternehmerbetriebs anwenden. Diese Städte haben eben auch in den Tariferhöhungen das einfachste und bequemste Mittel gesehen, den Reinertrag der Straßenbahnen auf die ihnen erwünschte Höhe zu bringen. Als ob es die Aufgabe der Straßenbahn sei, Dividenden für Aktionäre und Reingewinne für die Stadtkasse abzuliefern!

Nun hat man ja den Einwand erhoben, daß die Straßenbahnen vornehmlich von den wohlhabenderen Klassen benützt würden, der Verzicht auf Reingewinn oder gar eine Defizitwirtschaft daher nichts anderes als ein durchaus unberechtigtes Geschenk an diese Klassen, und zwar auch auf Kosten der nicht besitzenden Klassen darstelle. Außerdem steige der Finanzbedarf der Städte fortgesetzt in rapider Weise. Daher sei es auch berechtigt, die Befriedigung gewisser wirtschaftlicher Bedürfnisse ihrer Bevölkerung als eine Einnahmequelle auszubeuten. So schreibt noch Großmann in seinem öfter zitierten Buche S. 266: „So darf auch die Kommune durch den Straßenbahnbetrieb erwerbend auftreten, jedoch unter Berücksichtigung des Umstandes, daß sie den Tarif auf den Fuß größerer Billigkeit zu setzen hätte. Dabei müßte sie aus sozialpolitischen Rücksichten in ausgedehntem Maße Tarifermäßigungen eintreten lassen.“ Gegen diese Einwände ist zunächst zu bemerken, daß die Straßenbahnen nicht mehr ausschließlich Verkehrsmittel der wohlhabenden Klassen sind, sondern vielmehr in großem und stets wachsendem Umfange von den nichtbesitzenden Klassen benützt werden. Die Tarifbemessung muß also in erster Linie von dem Gedanken bestimmt sein, die Benützung der Straßenbahn durch die nichtbesitzenden Klassen zu erleichtern. Ihnen gegenüber kann der Grundsatz von Leistung und Gegenleistung nicht in Anwendung kommen. Ebensowenig aber auch der Grundsatz, die Fahrpreise nicht nur nach dem Kostenaufwande, sondern auch nach dem Werte der Transportleistung für den Fahrenden zu bemessen, und noch weniger schließlich der rein privatkapitalistische Grundsatz, dem Verkehr alles aufzuladen, was er nur

zu tragen imstande und willens ist. Den besitzenden Klassen gegenüber muß dagegen nicht nur der Grundsatz von Leistung und Gegenleistung strikte durchgeführt werden — er wird heutzutage zum Beispiel bei dem Jahresabonnement ausschließlich zum Vorteil der wohlhabenden Klassen vollständig vernachlässigt —, man kann sogar bei ihnen auf den Grundsatz der Preisfestsetzung nach der Tragfähigkeit in gewissem Umfange zurückgreifen. Eine derartige Scheidung der Straßenbahnbenützer nach Besitzklassen wird um so notwendiger sein, als sich die Verwaltung der Straßenbahn nicht ausschließlich von verkehrswirtschaftlichen Gesichtspunkten leiten lassen darf. Die Straßenbahn ist oder sollte wenigstens ein wichtiges Werkzeug der dezentralisierenden Wohnungspolitik sein. Die im Interesse der Volkshygiene mit Recht angestrebte Verbreitung der Wohnbevölkerung über ausgedehntere Bezirke ist aber nur möglich, wenn diese die größeren Entfernungen ohne zu großen Kraft- und Zeitaufwand überwinden und die notwendigen Transportkosten ohne Beschränkung der übrigen Lebensbedürfnisse zu tragen vermag.

Wir haben bereits oben den inneren Verkehr von dem zentripetal-zentrifugalen im Straßenbahnwesen unterschieden. Die Unterschiede in dem Verhältnis, in dem die einzelnen Klassen der Bevölkerung zu diesen Verkehrsarten stehen, und in den Anteilen, die sie an ihnen beanspruchen, müssen bei der Festsetzung der Tarife berücksichtigt werden, wenn die Straßenbahnen ihre sozialpolitisch und volkshygienisch fördernden Wirkungen ausüben sollen.

1. Der zentripetal-zentrifugale Verkehr, in dem die wirtschaftlich bedingte Trennung von Wohn- und Arbeitsstätte zum Ausdruck kommt, ist im wesentlichen Verkehr zwischen Wohnstätte und Arbeitsstätte beziehungsweise Kaufstätte. Fassen wir die einzelnen Personen ins Auge, so handelt es sich bei diesem Verkehr in der übergroßen Mehrzahl der Fälle sowohl bei der Arbeiterklasse wie bei den anderen Bevölkerungsklassen um Wege, die täglich die gleichen sind. Die zu befördernde Bevölkerung stellt also ein bekanntes Quantum dar, dessen Bedürfnissen ein bestimmtes Quantum von Verkehrsmitteln anzupassen ist. Da bei ihr das Beförderungsbedürfnis innerhalb gewisser Zeitperioden feststeht, lassen sich auch mit der Einführung von Abonnementskarten die sozialpolitischen Gesichtspunkte, vor allem die der dezentralisierenden Wohnungspolitik in der Verkehrsgestaltung ohne Schwierigkeit durchführen. Bei der Ausbildung der Abonnements ist daher die Abstufung nach der Leistungsfähigkeit der sie benützenden Klassen vorzunehmen. Deren Größe wird am einfachsten an der geleisteten Einkommensteuer gemessen. Wie und in welcher Weise man die verschiedenen Leistungsfähigkeitsklassen begrenzen wird, hängt von den lokalen Verhältnissen der Wohlhabenheit und der Größe der Stadt ab. Bei der Preisbemessung der Abonnementskarten ist ferner das Prinzip der zwecks gesunder Wohnungsverhältnisse anzustrebenden De-

zentralisation zu berücksichtigen. Auch hierfür lassen sich einige allgemeine Sätze aufstellen. Bei der Feststellung der Fahrpreise darf, soweit die minderbemittelten Klassen in Frage kommen, nicht die Länge des Weges zwischen Wohnort und Arbeitsstätte oder dem allgemeinen Wirtschaftszentrum der Stadt, nicht die reine Zahl der zurückgelegten Kilometer das bestimmende sein. Die Frage muß vielmehr so gestellt werden: Wie hoch darf das Fahrgeld für Hin- und Rückfahrt gegriffen werden, damit die Wohnung in den Außenbezirken und Vororten plus Fahrgeld nach dem Zentrum noch billiger ist, als die Wohnung in dem inneren Stadtviertel. Die Differenz zwischen den Wohnungspreisen muß also entscheiden, denn sonst ist die Dezentralisation ausgeschlossen. Städtischen Arbeitern kann man keine stundenweite Wege zumuten. Sie werden andernfalls vorziehen, in den alten Stadtvierteln zu wohnen, auch wenn ihnen das Bedürfnis nach besserer Wohnung klar geworden ist. Sie werden sogar lieber teurer wohnen, als ihre Arbeitskraft durch die Arbeit der Wegeleistung verwüsten. Ein zweites Moment kommt bei der Fahrpreisfestsetzung noch in Betracht. Es genügt nicht, den erwerbstätigen Familienmitgliedern den Weg zur Arbeitsstätte zu verbilligen. Auch den Hausfrauen oder anderen Familienmitgliedern muß der tägliche Besuch des Zentrums der Stadt ermöglicht werden, um dort die Waren in den großen guten Geschäften, die Lebensmittel in den städtischen Markthallen und in den Läden der Konsumvereine billig einkaufen zu können. Das ist sehr wichtig. Die Preise der Lebensmittel und übrigen Waren sind, abgesehen von den Vegetabilien, in den kleineren Läden und Hökereien der Außenbezirke und Vororte meist teurer und schlechter. Als drittes Moment ist der Schulbesuch der Kinder zu den Primärschulen, Fortbildungsschulen usw. in Betracht zu ziehen. Unter Berücksichtigung aller dieser Momente wird der Fahrpreis zu bemessen sein. Es handelt sich bei einer derartigen Bestimmung desselben also nicht um die Multiplizierung der Kilometer mit den berechneten Selbstkosten, sondern um die Abschätzung sozialer Elemente, die von der größten Wichtigkeit sind. Ein solcher sozialer Tarif erfordert nicht nur die Kenntnisse eines Straßenbahndirektors, ob Kaufmann oder Techniker, sondern mindestens ebensosehr die eines sozialpolitisch gebildeten Volkswirtschaftlers und Statistikers. Die Einkommens- und Wohnungsverhältnisse, die Lebensmittelversorgung, die Bildungsbestrebungen der verschiedenen in Betracht kommenden Klassen, die Berufsverhältnisse der die Klassen bildenden Berufsgruppen — sie alle wollen berücksichtigt sein, soll der Tarif seinen Zweck erfüllen, die wirtschaftlich notwendig gewordene, sich unabweislich durchsetzende Trennung von Arbeitsstätte und Wohnung in ihren Wirkungen wieder aufzuheben.

Sehen wir nun zu, in welcher Weise die Städte mit eigenen Straßenbahnen diese Gesichtspunkte bei der Aufstellung der Tarife berücksichtigt haben.

Nur wenige unter ihnen haben überhaupt einen Anlauf gemacht, in wenn auch unzureichender Weise sozialpolitische Momente in ihren Tarifen zu berücksichtigen. So werden in Mannheim Arbeiterfahrkarten ausgegeben, die den Arbeitern die Fahrt in einer Länge von 1,6 bis 3,5 Kilometer von den Vororten bis zum Ring, nicht aber bis in die innere Stadt zum Preise von 5 Pf. gestatten. Die Benützung dieser Fahrkarten ist auf die Werktage beschränkt und nur solchen Personen gestattet, deren Einkommen 1200 Mk. nicht übersteigt. Ausgeschlossen sind Dienstmädchen, Ausläufer, Portiers, die die billigen Tarife voraussichtlich im Interesse der Herrschaft benützen würden. Wenn man die Verzinsung und Amortisation in Rechnung zieht, decken die Fahrpreise die Selbstkosten nicht. Der Nachteil bei dieser Einrichtung besteht darin, daß die Arbeiter nur bis zum Ring, nicht aber bis in die innere Stadt befördert werden. Auch in Bielefeld werden Arbeiterabonnements ausgegeben, die nur persönlich sind und nur an solche Personen ausgegeben werden, denen die Eigenschaft als Arbeiter vom Arbeitgeber bescheinigt wird. Sie gelten in erster Linie für die Arbeiterzüge, für die übrigen Züge nur dann, wenn jene besetzt sind. Der Preis der Fahrt von beliebiger Länge (bis zu 9,2 Kilometer) ohne Umsteigen beträgt 5 Pf. In Mülheim a. d. Ruhr werden Arbeitermonatskarten im Preise von 4 Mk. für die zweimalige Fahrt zur Arbeitsstelle und zurück, zum Preise von 3 Mk. für die einmalige Fahrt zur Arbeitsstelle und zurück abgegeben. Daneben gibt es Monatskarten zum Preise von 1 Mk. für einmalige Hin- und Rückfahrt und Mitnahme von Mittagessen für den Inhaber einer Arbeitskarte. Diese letztere sehr beachtenswerte Einrichtung verdient von anderen Straßenbahnverwaltungen nachgeahmt zu werden.

Größeres Interesse verdient die Neuregelung des Straßenbahntarifes in Frankfurt a. M., die ausgangs des Jahres 1903 und anfangs 1904 die städtischen Kollegien beschäftigte. Der Magistrat hatte den Antrag gestellt, Arbeitern, deren Lohn 1500 Mk. nicht übersteigt, zur Benützung in den Frühstunden und zur Fahrt nach der Arbeitsstätte Wochenkarten im Preise von 40 Pf. für 3 Kilometer Fahrt, und um 5 Pf. pro Kilometer steigend, zu gewähren. In den Abendstunden dagegen, bei der Heimkehr von der Arbeitsstätte sollte keine Erleichterung eintreten, da in dieser Zeit die Straßenbahn auch ohne den Arbeiterverkehr schon aufs äußerste beansprucht wäre. Es sollte also nur den Lohnarbeitern, soweit ihr Einkommen einen gewissen Betrag nicht übersteigt, und nur in gewissen Morgenstunden eine Preisvergünstigung gewährt werden. Damit war weder den Arbeitern mit höherem Einkommen, noch dem Bevölkerungsteil, der sich in ähnlicher Lage wie die Arbeiter befindet, irgendwie geholfen. Gegen die Magistratsvorlage wurde daher sowohl von der Arbeiterschaft, wie von den anderen Bevölkerungsklassen, ins-

besondere den kaufmännischen Angestellten, eine sehr lebhafte Agitation entfaltet, die nicht ohne Wirkung geblieben ist. Die Magistratsvorlage wurde einem besonderen Ausschuß der Stadtverordnetenversammlung überwiesen, der sie in einer Reihe wesentlicher Punkte abänderte. Als leitenden Grundsatz für die Tarifierung stellte der Ausschuß die folgenden zutreffenden Sätze auf: „Der wirtschaftlich Stärkere soll den Fahrpreis nach dem Grundsatz von Leistung und Gegenleistung zahlen, der wirtschaftlich schwächere dagegen soll so weitgehende Erleichterung finden, daß er gleichzeitig mit der eigenen finanziellen Entlastung die städtische Wohnungspolitik unterstützen kann.“ Leider hat der Sonderausschuß diese schönen Grundsätze bei der Aufstellung seines Tarifs viel zu wenig befolgt. So hat er die Vierteljahrs- und Jahresabonnements beibehalten, die nach den Ausführungen des Magistrates nicht einmal die erforderliche Verzinsung und Amortisierung des Anlagekapitals decken, und damit gerade die leistungsfähigen Straßenbahnbenützer — denn nur solche kommen bei den langfristigen Zeitabonnements in Frage — auf Kosten der Allgemeinheit begünstigt. Anderseits hat er sich davor gescheut, die im Interesse der Wohnungspolitik notwendige Verbilligung der Wochen- und Monatskarten vorzunehmen. Zwar zog er den Kreis der vergünstigungsberechtigten Personen beträchtlich weiter als die Magistratsvorlage und nahm in denselben alle Invaliditätsversicherungspflichtigen, die Personen gleicher Beschäftigungsart unter 16 Jahren, die Lehrlinge, die keinen Gehalt beziehen, sowie die selbständigen Gewerbetreibenden mit einem geringeren Jahreseinkommen als 2000 Mk. auf. Die Vergünstigungen selbst aber, die er diesen Personen gewährte, sind nicht groß genug, um eine energische Dezentralisation des Wohnungswesens zu befördern. Es werden nämlich Wochenkarten zum Preise von 30 Pf. für die einmalige Benützung einer Strecke bis zu 3 Kilometer an jedem Werktage ausgegeben. Die Fahrt ist in den Morgenstunden bis 7½ Uhr anzutreten. Für zweimalige Benützung, also in den Morgenstunden und in den Abendstunden, deren genauere Festsetzung dem Elektrizitäts- und Bahnamte vorbehalten bleibt, steigt der Preis der Wochenkarte auf 80 Pf. Alle die Straßenbahnbenützer, die einen mehr als zirka halbstündigen Weg haben — und ihre Zahl ist nicht gering — sind also gezwungen, einen höheren Fahrpreis zu entrichten oder außer der Benützung der Straßenbahn noch eine Strecke weit zu Fuß zu gehen. Dabei müssen sie die Unannehmlichkeit mit in den Kauf nehmen, sowohl bei der Hinfahrt wie bei der Rückfahrt an bestimmte Stunden gebunden zu sein. Ferner werden Monatskarten zum Preise von 5 Mk. für beliebige Benützung einer Strecke bis zu 3 Kilometer an jedem Werktage ausgegeben. Bei viermaliger Benützung stellt sich hier die Fahrt über eine Strecke von 3 Kilometer auf 5 Pf., also ebenso hoch, wie bei der Wochenkarte mit einmaliger Tagesbenützung, aber billiger als bei der

Wochenfahrt mit zweimaliger Benützung, bei der sich die gleiche Fahrt auf $6^{2}/_{3}$ Pf. stellt. Für jeden angefangenen Kilometer erhöht sich der Preis bei den Wochenkarten um 5 resp. 10 Pf., je nachdem, ob ein- oder zweimalige Benützung stattfindet, und bei der Monatskarte um 75 Pfg. Bei diesen Preissätzen ist die durchaus notwendige weitergehende Dezentralisation der Bevölkerung unmöglich. Wochenausgaben von 1 Mk., die bei dieser Tarifierung sehr leicht erreicht werden, sind für ein Arbeitereinkommen zu hoch und verteuern die Wohnungen in den Vororten außer Verhältnis zu demselben. Auch die Monatskarten sind für die Benützung durch die Familienangehörigen zu teuer. Der Zonentarif, der auch dem neuen Frankfurter Straßenbahntarif zugrunde liegt, läßt sich eben mit einer dezentralisierenden Wohnungspolitik nicht vereinbaren.

Bei der Bemessung der Zeitkarten für die leistungsfähigen Klassen wird man sich von dem Grundsatze der Leistung und Gegenleistung leiten lassen können. Die Straßenbahnverwaltungen gehen bei ihrer Tarifierung meist von dem Gedanken aus, daß das Abonnementsgeschäft als ein Engrosgeschäft im kaufmännischen Sinne zu behandeln sei. Demnach wird die Anzahl der durchschnittlichen Fahrten im Monat, Viertel-, Halbjahr oder Jahr mit den durchschnittlichen Betriebskosten pro Fahrt für die beförderte Person multipliziert und auf das gefundene Produkt ein Rabatt gegeben, der für längere Vorausbezahlungen entsprechend höher ist, als für kürzere. Der Rabatt soll in der Regel nicht so bemessen sein, daß bei dem Abonnementspreise die Selbstkosten nicht herausgewirtschaftet werden. In der Praxis aber nimmt man auf die örtlichen Verhältnisse, die Größe und Art des Verkehrs auf der eigenen Bahn in erster Linie Rücksicht. Ist die Wagenbenützung in der Verkehrszeit gering, so scheut man sich nicht, sogar unter die Selbstkosten zu gehen. Fällt dagegen der Abonnementsverkehr, wie meist der Fall, in die Zeiten guter Wagenbesetzung und bedingt er sogar Betriebsverstärkung, so werden mindestens die Selbstkosten gefordert. Da wo die Einnahme aus Abonnements gegenüber der Einnahme aus Fahrscheinen in rascher Zunahme begriffen ist, sind die Straßenbahnverwaltungen bestrebt, die Preise der Abonnements hinaufzusetzen und dem allgemeinen Tarife zu nähern, um die zeitweilige Überfüllung der Wagen ohne Einnahmesteigerung, bisweilen sogar den Rückgang der Betriebseinnahmen infolge der Einstellung weiterer, für die Beförderung der Abonnenten notwendig gewordener Wagen zu verhindern und das große Schreibwerk, sowie die Kontrolleschwierigkeiten los zu werden.

Diese Grundsätze, die von den privaten Straßenbahnverwaltungen bei der Tarifierung der Zeitkarten beobachtet werden, sind auch von den städtischen Straßenbahnen beibehalten worden. In Frankfurt a. M. zum Beispiel sind die Abonnements nicht nur so berechnet, daß sie bei monatlicher Zahlung

teurer sind als bei jährlicher — sie decken auch nicht einmal die Selbstkosten, da bei ihnen auf die Deckung der anteiligen Verzinsungs- und Amortisationskosten verzichtet ist. Es dürfte schwer sein, in einer solchen Regelung irgend eine andere als die kaufmännisch-kapitalistische Auffassung vom Wesen der Straßenbahntarife zu entdecken.

Die gleichen Ausführungen, die für den Verkehr von der Peripherie zum Zentrum gelten, treffen auch für den Arbeitsverkehr vom Zentrum zur Peripherie zu, bei dem es sich um bei weitem geringere Bevölkerungsmassen handelt. Sie treffen aber auch für den viel wichtigeren Sonntagsverkehr zu. Über die Bedeutung des Ausflugsverkehrs für den Großstädter brauchen wir uns nicht hier des längeren zu verbreiten. Er ist nicht nur eine „Annehmlichkeit", wie die Stadtväter von München und Leipzig anzunehmen scheinen, sondern eine volkshygienische und sittliche Notwendigkeit. Ihn zu erleichtern muß daher ebensosehr die Aufgabe der Stadtverwaltung sein, wie sie die Dezentralisierung der Wohnungsverhältnisse anzustreben hat. Statt dessen haben, wie wir bereits sahen, die Stadtverwaltungen von München und Leipzig kein geeigneteres Objekt für eine Tariferhöhung gefunden, als gerade den Sonntagsverkehr. In München wurde zum besten der Stadtkasse und der Aktionäre der Trambahn der Einheitspreis an Sonn- und Feiertagen von 10 auf 15 Pf. erhöht, und in Leipzig wußte der Rat kein besseres Mittel, um die Dividende der privaten Straßenbahnen hinaufzutreiben, als die gleiche Verteuerung des Sonntagverkehrs.

2. Bei dem inneren Verkehr, der sich innerhalb der verschiedenen Gebietsringe kontinuierlich, nicht der Periodizität des zentripetalen Verkehrs unterliegend, abspielt, ist es natürlich viel schwieriger, ja unmöglich, die sozialpolitische Abstufung der Tarifsätze durchzuführen, da bei ihm, abgesehen von allgemeinen Netzkarten, Abonnements ausgeschlossen sind. Hier kann nur ein billiger Einheitstarif auch den nichtbesitzenden Klassen die Benützung der Straßenbahn ermöglichen. Wie groß die Zone des Einheitstarifes sein muß, um diesen Bedürfnissen zu genügen, das wird in erster Linie von der Größe der Stadt, der Gestaltung ihrer bebauten Innenzone, der Art ihres Verkehres abhängen. Auch die Frage, ob Umsteigekarten überhaupt oder nur solche mit mehrmaliger Berechtigung mit höheren Preisen angesetzt sein sollen, ist nach den lokalen Verhältnissen zu beantworten.

Ziehen wir das Resultat aus unseren Untersuchungen. Danach würde für die Groß- und Mittelstädte mit ausgebildetem Vorortsverkehr die folgende Tariforganisation den sozialpolitischen Anforderungen am besten entsprechen. Für die Innenzone gilt der Zehnpfennigeinheitstarif. Von der Überschreitung derselben ab treten für den gewöhnlichen Verkehr Zuschläge hinzu, die auf Grund des Prinzips von Leistung und Gegenleistung zu berechnen sind. Im

zentripetal-zentrifugalen Verkehr von Wohnung zur Arbeitsstätte und umgekehrt sind die Tarife sozialpolitisch nach der Leistungsfähigkeit der die Straßenbahn benützenden Bevölkerungsklassen abzustufen und für die minderbemittelten Klassen so anzusetzen, daß der von der Familie zu tragende Fahraufwand plus Wohnungsmiete unter den Mietsätzen der Innenbezirke bleibt. Die Abonnementskarten der besitzenden Klassen haben zum mindesten alle Selbstkosten inklusive Amortisation und Verzinsung zu decken. Bei starker Beanspruchung der Straßenbahn, die einen größeren Betriebsaufwand nötig macht, wäre ein Zuschlag zu den Selbstkosten durchaus berechtigt. Für den Sonntagsverkehr ist ein besonders billiger Tarif einzuführen, der der städtischen Bevölkerung die nötige Erholung in der freien Natur ermöglicht.

V. Die Verträge.

Nachdem wir die wichtigeren Fragen des kommunalen Straßenbahnbetriebes erledigt haben, haben wir nunmehr darzustellen, wie sich die Gemeinden mit den privaten Straßenbahnunternehmungen abgefunden haben. Es handelt sich also einmal um die Verträge, die zwischen ihnen abgeschlossen sind, und zweitens um die Beobachtung und Ausführung derselben. Denn was helfen die schönsten Verträge, wenn sich die privaten Unternehmer, wie das nur zu häufig vorkommt, nicht um deren Bestimmungen kümmern, sondern ohne jede Rücksicht nur ihre Profitinteressen durchzusetzen bemüht sind. Auch in den Verträgen läßt sich, wie überhaupt in der ganzen Entwicklung des städtischen Straßenbahnwesens, die Tendenz nachweisen, die Interessen der Gemeinschaft gegenüber dem privaten des Unternehmers mehr und mehr in den Vordergrund zu stellen. Ließ man anfänglich den Unternehmern freie Hand, erhob überhaupt keine oder nur sehr geringe Gebühren für die Benützung der städtischen Straßen von ihnen, und beschränkte sich in der Hauptsache darauf, die polizeilichen Gesichtspunkte zu vertreten, so zeigt uns der Entwicklungsgang der Verträge die Aufnahme von sozialpolitischen und volkswirtschaftlichen Gesichtspunkten in stets reicherer Fülle. Als Beispiel seien hier kurz die Wandlungen vorgeführt, die die Verträge der Stadt Dresden mit ihren privaten Straßenbahnunternehmern in der kurzen Spanne von dreißig Jahren durchgemacht haben.

Der erste Vertrag wurde am 30. Oktober 1871 abgeschlossen, und als Ergänzung am 14. September 1872 ein Regulativ über den Betrieb der Pferdebahn erlassen. Danach unterwarf sich der Unternehmer hinsichtlich der technischen Einrichtungen des Bahnbaus im voraus den vom Stadtrate speziell zu erteilenden Anordnungen. Er war ferner verpflichtet, den Bahnkörper mit der gleichen Straßendecke wie die übrigen Teile der Straße zu versehen. Bei Neupflasterungen mußte er die Pflasterung des Bahnkörpers in der Breite

der Bahn und eine Elle neben derselben auf seine Kosten geschehen lassen. Die Instandhaltung der Geleisanlagen und des Straßenkörpers sowie dessen Reinigung gehörte gleichfalls zu den Obliegenheiten des Unternehmers. Für die Benützung der städtischen Straßen und Plätze hatte der Unternehmer eine Gebühr zu entrichten gleich dem Betrage, mit dem er zu einer bei der Staatskasse zu entrichtenden Gewerbe- beziehungsweise einer an deren Stelle tretenden Staatssteuer herangezogen werden würde. Die Dauer der Konzession wurde auf fünfzig Jahre festgesetzt. Während dieser Zeit sollte keinem dritten kommunales Areal zur Anlegung einer zweiten Pferdebahn auf derselben Linie überlassen werden. Außer dem Monopol der Straßenbenützung wurde dem Unternehmer ein Vorrecht auf zukünftig zu bauende Pferdeeisenbahnlinien gewährt, falls er die gleichen Bedingungen wie die Mitbewerber erfüllte. Die Stadtverwaltung behielt sich das Recht vor, die Bahn samt den Betriebseinrichtungen käuflich zu erwerben oder ihre Entfernung zu verlangen. Erfolgte von der Stadtgemeinde keine Erklärung, so galt die Konzession auf 25 Jahre verlängert. Diese Frist konnte unter Umständen auf weitere 24 Jahre erstreckt werden, nach deren Ablauf die Bahn an die Stadtgemeinde fällt. Das Regulativ unterstellte die Pferdeeisenbahnen, soweit städtisches Areal in Frage kam, der Aufsicht des Stadtrates. Kondukteure, Kutscher und Bahnwärter dürfen nur mit seiner Erlaubnis angestellt werden, wie auch Fahrplan und Tarif seiner Genehmigung unterliegen. Die für den Bau des rollenden Materials sowie für den gesamten Betrieb erlassenen stadträtlichen Vorschriften sind im Interesse der Verkehrssicherheit strengstens zu beachten. Außerdem enthielt das Regulativ Bestimmungen über die Dienstobliegenheiten und vor allem auch über die Dienstzeit der Bahnwärter. Man kann nicht gerade behaupten, daß der Vertrag für den Unternehmer sehr streng gewesen wäre. Die Gebühr war nicht sehr hoch gegriffen, die Konzession war auf eine genügend lange Zeit festgesetzt, das Erwerbsrecht nahm sorgfältig Rücksicht auf das Eigentum des Unternehmers, gegen die Konkurrenz schützten ihn das Monopol und das Konzessionsvorrecht. Der Bau weiterer Linien durch den ersten Konzessionär scheiterte daran, daß sich die Stadt mit ihm nicht über den neuen Vertragsentwurf einigen konnte. Sie verlangte nämlich eine strengere Handhabung der Vorschriften des Regulativs von 1872. Übertretungen des Betriebspersonals sollten eine Untersuchung und Bestrafung des Konzessionärs nach sich ziehen, auch wenn das Verfahren gegen den Betriebsleiter einzuleiten war. Außerdem sollte bei Eintritt selbstverschuldeter Übelstände die Stadt die Erlaubnis zur Straßenbenützung widerrufen können. Eine länger als zwei Tage dauernde Unterbrechung des Betriebes auf einer Strecke sollte dem Stadtrat das Recht geben, den Vertrag und die Kaution für verfallen zu erklären. Gegenüber diesen harten Bestimmungen, die den

Unternehmer in die Hand der Stadtverwaltung gegeben hätten, zog dieser es vor, auf den Abschluß eines neuen Vertrages zu verzichten. Trotz des Abbruches aller Verhandlungen über den Bau neuer Straßenbahnlinien machte sich der inzwischen eingesetzte ständige Ausschuß für Straßenbahnangelegenheiten daran, eine einheitliche Grundlage für die Konzessionierung zukünftiger Linien zu schaffen. Die neuen Bedingungen für die Anlage von Straßenbahnlinien datieren vom 24. Juni 1879. In technischer Beziehung brachten sie wenig Abänderung. Neu war die Bestimmung, wonach alles Material, das der Unternehmer zur Herstellung des Bahnkörpers auf eigene Kosten anschafft und verwendet, in das Eigentum der Stadtgemeinde übergehen sollte. Ebenso neu die andere, nach der die Geleise während der Nacht durch die Stadtverwaltung gegen eine festzustellende Entschädigung zur Abfuhr von Straßenkehricht, Haus- und Küchenabgängen, zu Leichentransporten usw. in Anspruch genommen werden können. In fürsorglicher Rücksicht auf den Ausbau des Straßenbahnnetzes durch konkurrierende Unternehmer wurde die Kreuzung bereits vorhandener Geleisanlagen durch die anderer Unternehmer, sowie die gegenseitige Benützung kurzer, 400 Meter nicht überschreitender Strecken zur Bedingung gemacht. Bei selbstverschuldeter Betriebseinstellung, die länger als 8 Tage bezw. 4 Wochen dauerte, hatte der Rat das Recht, für eigene Rechnung entweder die Bahn einschließlich des vorhandenen Materials an andere Personen zu vermieten oder selbst in Betrieb zu nehmen oder die Bahn zu beseitigen, das Material zu verkaufen und die Straßen auf Kosten des Unternehmers wieder herstellen zu lassen. Der alte Vertrag hatte es an dem genügenden Schutze gegen Betriebseinstellungen fehlen lassen. Häufige, meist vermeidliche Unterbrechungen des Betriebes waren die Folge gewesen. Auch die an die Stadt abzuführenden Abgaben wurden neu reguliert. Es sollte in Zukunft eine Gebühr nach der Streckenlänge, pro Kilometer im Minimum 100 Mk., erhoben werden. Die Bestimmungen über das Rückkaufsrecht der Stadt blieben unverändert. Nur wurde die Dauer der Konzession auf fünfzig Jahre beschränkt, weitere Prolongationen nicht gestattet. Die Veranlassung zu dieser Kürzung gab das Beispiel anderer Gemeinden, insbesondere Berlins. Die neuen Bedingungen bedeuten durch die Verkürzung der Konzessionsdauer, durch die Erhöhung der Abgabe usw., eine nicht unbeträchtliche Verstärkung der städtischen Position gegenüber den zukünftigen Privatunternehmern. Anwendung fanden sie bei der Vergebung der zweiten Konzession an den Ingenieur Parish, der das erste Straßenbahnsystem ausbaute.

Die Vergebung neuer Linien an ein neues Konsortium im Jahre 1889 veranlaßte wiederum eine Revision der allgemeinen Bedingungen und zugleich eine stärkere Heranziehung der Straßenbahnen zugunsten der städtischen Finanzen.

Die Kilometergebühr wurde durch eine Abgabe von der Bruttoeinnahme ersetzt. Dieselbe sollte bei einer Bruttoeinnahme bis zu einer Million Mark 2 Prozent betragen und mit jeder Million um ½ Prozent bis zum Höchstsatz von 8 Prozent steigen. An Stelle der Bruttoabgabe sollte eine Kilometergebühr erhoben werden, falls jene hinter der Kilometergebühr zurückblieb. Außerdem mußte die Gesellschaft dem Rate die unentgeltliche Benützung der Straßenbahngeleise zur Nachtzeit zugestehen und auf Verlangen des Rates gegen Entgelt auf ihrer Bahn Wagen befördern, die zur Abfuhr von Straßenkehricht usw. und Leichen dienen. Die Fahrpläne und Fahrpreise unterliegen wie bisher der Genehmigung des Rates. Aber diese Genehmigung wird in Zukunft nur auf zehn Jahre erteilt und der Rat kann eine Herabsetzung des Tarifes und eine Vermehrung der Fahrten dann anordnen, wenn das Unternehmen in dem abgelaufenen Zeitraume wenigstens eine Durchschnittsrente von 6 Prozent erzielt hat. Die Mitbenützung ihrer Straßenbahnstrecken durch andere Unternehmer muß sich die Gesellschaft auf 600 Meter gegen 400 Meter der allgemeinen Bestimmungen von 1879 gefallen lassen. Weitere Bestimmungen dienen dazu, die Stadt bei der Verwendung des Straßenbahnverkehrsraumes zu städtischen Zwecken gegen Entschädigungsansprüche des Unternehmers zu sichern. Besonders bedeutsam sind aber die neuen Bestimmungen über die Rückkaufsrechte der Stadt. Zwar wurde die Konzessionsdauer wieder auf fünfzig Jahre festgesetzt, aber die Stadt behielt sich das Recht vor, die Konzession auf den 30. Oktober 1921 zu kündigen, das heißt den Termin, an dem die Konzessionen aller in Dresden bestehender Straßenbahnlinien ablaufen. Übernimmt die Stadt nach Ablauf der Konzession die Bahn samt den Betriebseinrichtungen, so sind die zum Betriebe erforderlichen Grundstücke sowie die Betriebsgebäude und Wartehallen nach dem Zeitwerte, die Geleisanlage und das sonstige tote und lebende Inventar nach dem Anschaffungspreis des zu übernehmenden Materials abzüglich der durch den Gebrauch bereits eingetretenen Wertverminderung zu vergüten. Das sind für die Unternehmer sehr günstige Bedingungen, da ihnen die gestiegene Grundrente ihrer Grundstücke ungeschmälert angerechnet wird. Übernimmt dagegen die Stadt die Straßenbahnen bereits im Jahre 1921, so hat sie die gesamte Bahnanlage in- und außerhalb des Stadtgebietes samt Anschlüssen und Zubehör, sowie den dazu gehörigen beweglichen und unbeweglichen Betriebseinrichtungen zum Zeitwerte zu übernehmen. Auch bei dieser Bestimmung haben die Interessen des Unternehmers keinen Schaden genommen, denn die Bezahlung des Straßenbahnunternehmens nach 32jähriger Konzessionsdauer zum vollen Zeitwert, bei dem offenbar das Unternehmen als ein betriebsfähiges Ganzes gewertet wird, ist gewiß ein Abschluß so günstig, wie ihn sich nur ein Unternehmerherz wünschen kann.

Die Einführung des elektrischen Betriebes durch die beiden bestehenden Straßenbahngesellschaften gab neuen Anlaß, das Vertragsverhältnis nach verschiedenen Richtungen hin zu revidieren. So wurde in dem vorläufigen Vertrage von 1894 der älteren Gesellschaft, der Dresdener Straßenbahn, die Genehmigung zu elektrischem Betriebe auf vier besonders bezeichneten Linien nur gegen die Gegenleistung ihrer Unterwerfung unter die allgemeinen Bedingungen von 1889 gewährt. Doch verstand es die Gesellschaft, auch dabei noch einen Vorteil für sich herauszuschlagen, insofern die Schätzung des toten und lebenden Inventars nicht nach dem Materialpreis, sondern nach dem Zeitwerte erfolgen sollte. Außerdem mußten sich die Gesellschaften verpflichten, Umsteigefahrscheine von den Linien der einen Gesellschaft auf die der anderen auszugeben. In den endgültigen Verträgen vom Jahre 1898 wurde ein neuer Tarif aufgestellt, in dem die Fahrpreise nicht unbeträchtlich herabgesetzt wurden. Außerdem behielt sich der Rat das Recht vor, eine Herabsetzung der Tarife für Fahrten innerhalb des Stadtgebietes zu verlangen, falls er den Preis für die an die Straßenbahnen abzugebende Kilowattstunde elektrischer Energie auf 10½ Pf. ermäßigte. Eine Wiedererhöhung des Fahrpreises sollte in jedem Falle ausgeschlossen sein.

Von Anfang an hatte sich die Stadt die Abgabe der elektrischen Energie zum Straßenbahnbetriebe vorbehalten und zu diesem Zwecke die im Besitz der Firma Siemens & Halske befindliche elektrische Kraftstation, aus der der Deutschen Straßenbahngesellschaft der Strom für ihre von der Elbterrasse über Blasewitz nach Loschwitz führende Bahn geliefert wurde, angekauft und bedeutend erweitert. Später wurde eine zweite große Station auf der entgegengesetzten Seite der Stadt errichtet. Die Stadt beschränkte sich aber nicht nur darauf, den Strom zu liefern, sondern behielt sich auch die Ausrüstung der Straßenbahnlinien mit den ober- und unterirdischen Stromzuführungsanlagen vor.

Wenden wir uns nunmehr dazu, den an den Dresdener Straßenbahnverträgen geschilderten Entwicklungsgang in den einzelnen Fragen zu verfolgen.

Wie in den Gas- und Elektrizitätsverträgen, so sichern sich die Städte auch in den Straßenbahnverträgen den notwendigen Einfluß auf die Projektierung, Ausführung und Instandhaltung der Straßenbahnlinien und ihren Betrieb. Es handelt sich dabei um die Begutachtung der Pläne, die Aufstellung von Fristen für die Bauausführung, die Kontrolle der Bauausführung und der Betriebseinrichtungen durch städtische Beamte, das Verlangen, bei Änderungen des Projektes die Zustimmung der städtischen Behörden einzuholen, um die Schutzvorrichtungen, die nach Ansicht der Stadtgemeinde notwendig sind, um eine Beeinflussung oder Beschädigung vorhandener Leitungen zu verhindern, um die Erhaltung des Straßenkörpers innerhalb und außer-

halb der Geleise, um die Anpassung an die Neupflasterungen der Stadt, den Übergang des von dem Unternehmer beschafften Materials in den Besitz der Stadt, um die Reinigung und Besprengung des Straßenbahnkörpers, um das Recht der Stadt, Arbeiten auf und unter der Bahnstrecke vorzunehmen, ohne eine Entschädigung für Betriebsstörung zu zahlen, um die Verpflichtung der Gesellschaft, wenn notwendig, zeitweise die vorhandenen Geleise auf ihre Kosten zu entfernen oder zu verlegen, um Beiträge der Gesellschaften zu Straßenerweiterungen, Straßenbauten, Brückenbauten usw., um die Ersatzleistungen für Beschädigungen städtischen Eigentums, um die Vertretung der Stadtgemeinde gegen Ansprüche, die an diese aus Anlaß des Straßenbahnbetriebes von Privaten erhoben werden können, um Kautionsstellung und ähnliche andere Punkte. Auf alle diese Fragen haben wir hier nicht einzugehen, da sie uns zum Teil schon bei den Gas- und Elektrizitätswerken beschäftigt haben und außerdem nichts Bemerkenswertes bieten. Dagegen sollen im folgenden einige andere Punkte näher besprochen werden, die allerdings auch schon bei den Gas- und Elektrizitätswerken behandelt wurden, aber bei ihrer Wichtigkeit doch eine wiederholte Besprechung um so mehr verdienen, als sie in den Straßenbahnverträgen einen durch den Charakter des Betriebes veränderten Inhalt gewonnen haben.

Durch die Konzession erhalten die Straßenbahnunternehmer ein Monopol auf die Anlegung von Straßenbahnlinien in den in ihren Verträgen namhaft gemachten Straßenzügen. Doch behalten sich die Städte meist ausdrücklich das Recht vor, an andere Unternehmer neue Linien zu konzessionieren. Dabei wird es auf die Entscheidung der Frage ankommen, inwieweit die neuen Linien als Konkurrenzlinien zu gelten haben. In dem Vertrag Elberfeld-Barmen § 9 wird ausdrücklich bemerkt, daß nur solche Linien von der Stadt an andere Unternehmer vergeben werden dürfen, die nicht als Konkurrenzlinien aufzufassen sind. Nach dem Vertrage Posen § 2 dürfen neue Linien in annähernd parallelen Straßen bis zu 250 Meter Entfernung an dritte Unternehmer nicht vergeben werden. Nicht ganz .so weit gehend und mehr den Interessen der Stadt dienend ist eine Bestimmung der Stadt Crefeld § 6, nach der die Stadt das Recht behält, auch direkte Konkurrenzlinien zu konzessionieren, allerdings nur dann, wenn ein Verkehrsbedürfnis besteht. Der Monopolschutz des Straßenbahnunternehmers geht also nicht ganz so weit, wie in den Gas- und Elektrizitätsverträgen. Der Unternehmer hat allerdings ein Monopol für seine konzessionierten Linien, und einige Verträge gewähren ihm sogar ein Vorrecht auf den Bau neuer Linien, sofern er denselben zu den gleichen Bedingungen wie ein dritter Unternehmer übernehmen will — aber in allen Verträgen muß sich der Unternehmer die Mitbenützung seiner Geleisestrecken durch dritte Unternehmer oder die Stadt gefallen lassen. Die Länge

der Mitbenützungsstrecken schwankt zwischen 200 Metern wie in Stettin, und 1000 Metern wie in Charlottenburg. Keine obere Grenze ist in dem von der Stadt Altona mit der Zentralbahngesellschaft abgeschlossenen Vertrage vorgesehen. Nach § 9 desselben könnnen die städtischen Kollegien das Befahren der Geleise der Konzessionärin auch durch andere Straßenbahnwagen und den Anschluß anderer Linien an ihre Geleise gegen Entrichtung eines Bahngeldes gestatten. Nur die Beschränkung ist angefügt, daß diese Ermächtigung zur Mitbenützung niemals für solche Fahrten erteilt werden soll, die lediglich dazu bestimmt sind, den Verkehr zwischen denselben Endpunkten zu vermitteln, wie die Wagen der Konzessionärin. Um eine zu weit gehende Ausbeutung des Mitbenützungsrechtes zu Ungunsten des ursprünglichen Unternehmers zu verhindern, dürfen in Cassel niemals mehr als 800 Meter Geleisstrecke im ganzen von einem zweiten Unternehmer mitbenützt werden.

Es liegt auf der Hand, daß nur durch den Vorbehalt eines solchen Mitbenützungsrechtes sich die Städte gegen die Monopolstellung des konzessionierten Unternehmers schützen können. Andernfalls wäre es ihnen häufig nicht möglich neue Bahnlinien, die der erste Unternehmer nicht selber bauen will, einem zweiten Unternehmer zu übertragen und ein betriebsfähiges Bahnnetz zu konstruieren. Das gilt ganz besonders in all den Fällen — und das sind wohl die meisten — in denen der Vertrag mit dem ersten Unternehmer ohne Rücksicht auf die zukünftige Entwicklung der Stadt und die Ausbildung des Straßenbahnnetzes abgeschlossen worden ist. Da die Verträge, wie wir sehen werden, meist auf eine längere Reihe von Jahren gültig sind, auf die hinaus sich die bauliche und wirtschaftliche Entwicklung der Stadt von den städtischen Behörden auch mit dem größten Weitblick nicht übersehen läßt, ein Straßenbahnnetz aber sich nicht, wie die Leitungsnetze der Gas- und Elektrizitätswerke, stückweise verlängern läßt, so muß es eigentlich immer zu einem Konflikt zwischen den Profitbestrebungen des ursprünglichen Unternehmers und den Verkehrsinteressen der Stadtgemeinde kommen. Indem sich nun die Städte in den Verträgen das Mitbenützungsrecht des alten Bahnnetzes, sei es für sich selbst, sei es für einen anderen privaten Unternehmer vorbehalten, bewahren sie sich die Möglichkeit, weitere selbständige Bahnnetze zu konstruieren, ohne bei ihrem Ausbau vollständig auf das Entgegenkommen des ursprünglichen Unternehmers angewiesen zu sein.

Die Dauer der Konzession ist in den Straßenbahnverträgen sehr verschieden geregelt. Sie beträgt in Danzig 33, in Charlottenburg 40, in Elberfeld-Barmen 45, in Stettin, Würzburg, Leipzig, Elbing 50 Jahre und steigt in Remscheid bis auf 75 Jahre an. Die Bedeutung dieser Konzessionsfristen wird aber in weitem Umfange durch die Fragen qualifiziert, wann und wie oft von der Stadtgemeinde der Ankauf des Werkes verlangt werden darf.

Die meisten Städte haben sich den Erwerb an mehreren Terminen gesichert und insbesondere Vorsorge getroffen, daß nach fünf- oder zehnjähriger Betriebszeit das Unternehmen von ihnen erworben werden kann.

Auch in den Straßenbahnverträgen begegnen wir den verschiedenen Ankaufsarten, die wir bei der Besprechung der Gas- und Elektrizitätsverträge dargestellt haben. Soviel Städte, soviele Ankaufsarten. Neben dem Erwerb nach Taxwert, wie in Danzig und Elbing, begegnen wir dem Erwerb nach Buchwert, nach Nutzungswert und nach Kombinationen dieser verschiedenen Werte. Nur wenige Beispiele seien hier angeführt, um die Verschiedenheiten zu illustrieren. Nach dem Stuttgarter Vertrage von 1894 ist der Übereignungspreis entweder durch Vereinbarung festzustellen, oder falls eine solche nicht zustande kommt, durch ein Schiedsgericht zu bestimmen. In beiden Fällen ist bei der Feststellung die Anlage als ein betriebsfähiges Ganzes jedoch ohne Berücksichtigung des Ertragswertes anzusehen und zu taxieren. Hier findet also der Ankauf nach dem Schätzungswerte statt und den Schätzern ist nur eine Richtlinie, die Nichtberücksichtigung des Ertragswertes, angegeben. Für den Ankauf nach Buchwert gibt uns der Breslauer Vertrag ein Beispiel. Über die Feststellung des Buchwertes sind im § 30 genaue Bestimmungen getroffen. Da es sich um die Abänderung eines bereits bestehenden Vertrages handelte, so schrieb der genannte Paragraph die Aufstellung einer Bilanz vor, in der der gesamte Immobiliar- und Mobiliarbesitz der Gesellschaft zu den Anschaffungswerten abzüglich der in das Abschreibungs- und Erneuerungskonto zurückgestellten Beträge in die Aktiva einzustellen war. Im Anschluß an diese Bilanz, die also die Grundlage für das zukünftige Rechnungswesen bildet, sind für jedes weitere Jahr bis zur Eröffnung des elektrischen Betriebes Bilanzen auf derselben Grundlage neben den seither üblich gewesenen aufzustellen. An sie müssen sich die nach Eröffnung des elektrischen Betriebes aufzustellenden Bilanzen anschließen. Sämtliche Bilanzen bedürfen vor ihrer Vorlegung an die Generalversammlung der Aktionäre der Genehmigung des Magistrats. Für die Abschreibungen und die Ansammlung eines Erneuerungsfonds werden bestimmte Prozentsätze vorgeschrieben. Die prozentualen Abschreibungen sind nach den Anschaffungskosten zu berechnen und fließen in den zu bildenden Erneuerungsfonds. Verwendungen aus diesem Fonds bedürfen der Genehmigung des Magistrats. Sie erhöhen die Anschaffungsgrundwerte, die der Abschreibungsberechnung zugrunde zu legen sind, so wenig wie den Buchwert, zu dem die Stadtgemeinde das Unternehmen schließlich erwerben kann. Der Reinertrag ist der Ablösung des Schwebebahnunternehmens in dem Vertrage zwischen den beiden Stadtgemeinden Elberfeld-Barmen und der Schuckertgesellschaft zugrunde gelegt. Nach § 8 soll der Übernahmepreis in einer Kapitalsumme bestehen, welche dem 22fachen durchschnittlichen Reinertrage

der der Übernahme vorangegangenen fünfjährigen Betriebsperiode gleichkommt, mindestens aber 120 Prozent des von der Unternehmerin sowohl ursprünglich wie später verwendeten Anlagekapitals beträgt. Als Reinertrag sollen die Gesamteinnahmen gelten, von denen die Gesamtausgaben, die Amortisationsquote, welche sich aus der gleichmäßigen Verteilung der Amortisation auf die Dauer der Konzession ergibt, die auf Grund einer kaufmännischen Bilanz für die Abnützung festgesetzten, über die Amortisationsquote etwa hinausgehenden Abschreibungsbeträge oder die etwaige dementsprechende Dotierung eines Erneuerungsfonds abzuziehen sind. Die seitens der Unternehmung angesammelten Rücklagen einschließlich des Erneuerungsfonds bleiben im Besitze der Unternehmerin. Kombinationen der verschiedenen Werte begegnen wir in dem Vertrage Erfurt, wo ein Mittel aus Grund-, Bau- und Inventurwert auf der einen und Nutzungswert auf der anderen Seite, und im Vertrage Magdeburg, wo ein Mittel aus Taxwert und Nutzungswert dem Ankaufe zugrunde gelegt wird. Wegen des Wertes der verschiedenen Ablösungsmethoden können wir auf die Kritik verweisen, die wir bei den Gas- und Elektrizitätsverträgen an ihnen geübt haben.

Nach Ablauf der Konzession gehen entweder die gesamten Anlagen oder Teile derselben unentgeltlich in den Besitz der Stadtgemeinden über. Der Würzburger Vertrag unterscheidet zum Beispiel den Grundbesitz, das bewegliche Betriebsmaterial und die Geleiseanlagen. Die Geleiseanlagen mit Zubehör gehen ohne Entschädigung in das Eigentum der Stadt über. Das ganze bewegliche Betriebsmaterial, sowie die auf städtischem oder eigenem Boden der Gesellschaft errichteten Gebäulichkeiten und maschinellen Anlagen sind gegen einen bestimmten Preis zu übernehmen, dessen Ermittlung genau festgesetzt ist. Der Grundbesitz ist um den Erwerbspreis an die Stadt als Eigentum abzutreten. In gleicher Weise wird auch in den Verträgen Leipzig, Magdeburg, Hagen usw. zwischen den Geleisanlagen und den Baulichkeiten unterschieden. In Leipzig und Magdeburg gehen die ersteren, wie in Würzburg, unentgettlich in städtisches Eigentum über, während die Grundstücke und Häuser nach Taxwert zu erwerben sind. Nach dem Vertrage Hagen können die Gebäude und das rollende Material nach Taxwert, die unbeweglichen Gegenstände nach dem gemeinen Werte erworben werden. In allen dreien ist die Regelung für die Stadtgemeinden ungünstiger, als in dem Würzburger Vertrage, insofern auch die Grundstücke nach Taxwert oder nach dem gemeinen Werte angekauft werden müssen. Das bedeutet die Belastung der Stadtgemeinde mit den gestiegenen Bodenwerten.

In der Mehrzahl der Verträge wird die Ausdehnung des vertraglich zu bauenden Straßenbahnnetzes genau vorgeschrieben, also die einzelnen Straßenbahnlinien namentlich aufgezählt. Dabei hat man es meist unterlassen, über

die weitere Ausdehnung des Straßenbahnnetzes geeignete Vorkehrungen zu treffen. Es fehlt in den meisten Verträgen an Bestimmungen, die dem Unternehmer die Verpflichtung zum Bau neuer Straßenbahnlinien auferlegen, falls die bauliche oder wirtschaftliche Entwicklung der Stadt sie notwendig macht. Ja, in einigen Verträgen wird ausdrücklich hervorgehoben, daß von dem Unternehmer der Bau neuer Linien nicht verlangt werden kann. Dieser Mangel hatte die notwendige Folge, sehr bald den Abschluß von Nachtragsverträgen notwendig zu machen. So gewährte zum Beispiel die Stadt Stuttgart der Pferdeeisenbahngesellschaft in dem Vertrage von 1866 das Recht zum Bau und Betriebe zweier Linien. Im Jahre 1887 und 1888 wurden der Gesellschaft durch neue Verträge neue Linien konzessioniert. Neben der alten Gesellschaft entstand eine neue, deren Bahnnetz durch drei Verträge von 1886, 1887 und 1888 bestimmt wurde. Die Vereinigung beider Gesellschaften machte den Erlaß eines neuen Grundvertrages von 1889 notwendig, durch den sämtliche alten Verträge aufgehoben wurden. Zugleich wurden der neuen Gesellschaft wiederum zwei neue Linien konzessioniert. Fünf Jahre später, 1894, mußte bereits wieder ein Nachtragsvertrag abgeschlossen werden, da der Bau neuer Linien notwendig geworden war. Die Erweiterung des Bahnnetzes mußte aber von der Stadt der Gesellschaft mit der Verlängerung der Konzession um sieben Jahre, von 1919 bis 1926, abgekauft werden. Zwei Jahre später war schon wieder ein Nachtragsvertrag notwendig geworden. Im Jahre 1899 wiederholte sich das Spiel des Jahres 1894. Nach langen Verhandlungen ließ sich die Straßenbahngesellschaft herbei, die notwendigen neuen Linien zu bauen. Preis: Konzessionsverlängerung um vier Jahre bis 1930!

In der Mehrheit der Großstädte sind das Straßennetz innerhalb des verkehrsreichen Stadtinnern und die von dort nach den Vororten führenden profitablen Vorortslinien ausgebaut. Bei der Einführung des elektrischen Betriebes und der dadurch notwendig gewordenen Revision der alten Verträge sind alle Linien, die Ertrag versprachen, von den alten Unternehmern meist mit Erfolg beansprucht worden. Jede weitere Ausdehnung des Netzes, die später von den Stadtverwaltungen im Verfolge ihrer Wohnungspolitik oder zwecks Förderung ihrer Eingemeindungspolitik gefordert wurde, bedeutete daher für die privaten Gesellschaften zunächst eine Verschlechterung ihrer Rentabilität. Daher auch ihre stete Weigerung, neue Linien zu bauen, und der schwere Übelstand, daß ihre Bereitwilligkeit nur um weitere Konzessionen seitens der Stadtgemeinden, insbesondere um eine Verlängerung der Vertragsdauer erkauft werden konnte. Die Geschichte des Stuttgarter Straßenbahnunternehmens, die wir eben kennen gelernt haben, ist eines der zahlreichen Beispiele für die außerordentliche Kurzsichtigkeit, mit der die Stadtverwaltungen

die Entwicklung der Straßenbahnnetze behandelt haben. Trotzdem die Stuttgarter Stadtverwaltung zu wiederholten Malen der Gesellschaft notwendige Straßenbahnlinien mit Konzessionsverlängerungen abkaufen mußte, hat sie aus diesen Vorgängen doch nicht die erforderliche Lehre gezogen. Auch der letzte Vertrag vom Jahre 1899 trifft für das Ausdehnungsbedürfnis des Straßenbahnnetzes keine genügende Vorsorge. Allerdings soviel hatte die Stadtverwaltung gelernt, daß sie in dem Vertrage mit der Straßenbahngesellschaft auch für die Zukunft zu sorgen hätte, aber bei ihr dauerte die Zukunft merkwürdigerweise nur bis zum Jahre 1911. Denn im § 4 des Vertrages von 1899 wurde die Straßenbahngesellschaft zum Bau weiterer Linien, als der im Vertrage namentlich bezeichneten ohne weitere Verlängerung der Konzessionsdauer nur dann verpflichtet, wenn die Aufforderung seitens des Gemeinderats dazu vor dem 31. Dezember 1911 erfolgt. Der Bau neuer Linien kann ferner von der Gesellschaft nur insoweit verlangt werden, als die Betriebslänge ihres Bahnnetzes weniger als 37 Prozent der Gesamtlänge des ausgeführten städtischen Straßennetzes beträgt. Da der Vertrag bis zum Jahre 1930 dauert, so war für die ganze Zeit von 1911 an, also für 18 Jahre lang keine Vorsorge getroffen. Gaben sich die bürgerlichen Kollegien vielleicht der Hoffnung hin, daß sich die Stadt Stuttgart in dem Zeitraume von 1911 bis 1930 nicht weiter entwickeln würde, oder hatten sie den Hintergedanken, die dann notwendig werdenden Straßenbahnlinien wiederum gegen Verlängerung der Konzessionsdauer der Straßenbahngesellschaft zu übertragen und so deren Privileg zu verewigen? Ebenso schädlich für die Interessen der Stadt war die zweite Bestimmung. Sie machte eine Verdichtung des Bahnnetzes, die von jeder Stadt mit allen Mitteln angestrebt werden sollte, geradezu unmöglich. Denn die Straßenbahngesellschaft konnte dahingehende Forderungen stets mit Berufung auf die 37 Prozent ablehnen. Baute sie nämlich die längeren Vorortsbahnlinien, so konnte sie die Verdichtung des Bahnnetzes in den inneren Stadtteilen mit Rücksicht darauf ablehnen, und baute sie die inneren Linien, so konnte sie zu dem Bau der Vorortslinien nicht gezwungen werden. Auf alle Fälle konnte sie mittels dieser Bestimmung die Vergrößerung des Bahnnetzes über die 37 Prozent nach Belieben von sich abwälzen.

Schon diese Überlegungen haben gezeigt, wie außerordentlich wichtig es für die Städte ist, in den Verträgen nicht nur den Ausbau bestimmter, namhaft gemachter Linien vorzuschreiben, sondern auch durch die Aufnahme einer allgemeineren Bestimmung für den sachgemäßen Ausbau des Straßenbahnnetzes in der ferneren Zukunft zu sorgen. Nur wenige Städte sind nach den vorliegenden Verträgen vorsichtig genug gewesen. So hat Würzburg § 6 ganz allgemein den Unternehmer verpflichtet, auf Verlangen der Stadt den Bau weiterer Linien auszuführen, wenn ein Bedürfnis hierzu gegeben ist. Wird

das Vorhandensein eines Bedürfnisses von dem Unternehmer bestritten, so steht die Entscheidung darüber einem Schiedsgerichte zu, in das jede der beiden Parteien ein Mitglied zu entsenden hat. Entscheidet das Schiedsgericht für den Bau einer neuen Linie, so hat die Inbetriebsetzung derselben innerhalb neun Monaten vom Tage der Aufforderung an zu geschehen. Doch kann in den letzten fünf Jahren der Konzessionsdauer der Bau neuer Linien nicht verlangt werden. Diese Regelung hat den Mangel, daß sie für die Erweiterung des Straßenbahnnetzes keine objektiven Merkmale festsetzt, sondern die Entscheidung darüber, ob ein Bedürfnis vorliegt oder nicht, einem Schiedsgericht überläßt. Nicht viel bestimmter wird die Verpflichtung des Unternehmers in dem Vertrage Magdeburg umrissen. Nach § 5a desselben ist die Unternehmerin verpflichtet, von fünf zu fünf Jahren den Ausbau von je 3 Kilometer neuer Strecken auszuführen, sobald nach dem pflichtmäßigen Ermessen der städtischen Behörden und der Unternehmerin der Bau und Betrieb der neuen Linien einem vorhandenen Verkehrsbedürfnis entspricht und eine angemessene Ertragsfähigkeit des hierfür anzulegenden Kapitals voraussetzen läßt. Hier wird also außer dem Bedürfnis noch die angemessene Rentabilität zur Bedingung gemacht. Dagegen vermeidet der Vertrag Crefeld den Fehler, mit so unbestimmten Begriffen, wie Bedürfnis, angemessen usw. zu operieren. Nach § 6 hat der Unternehmer die neuen Linien zu bauen, wenn eine Einnahme von 30 Pf. pro Wagenkilometer bei Zehnminutenbetrieb von der Stadt garantiert wird und sich dieselbe verpflichtet, das bei Ablauf des Vertrages noch nicht amortisierte Anlagekapital zu ersetzen. Auf den Nachweis des Bedürfnisses und der Rentabilität wird in den Verträgen Erfurt, Leipzig und Berlin keine Rücksicht genommen. Nach § 4 des Vertrages Erfurt kann der Magistrat außer der Herstellung einer namhaft gemachten Linie noch den Bau weiterer 2 Kilometer verlangen, vorausgesetzt, daß die für die Bahn in Aussicht genommenen Straßen zum mindesten zu zwei Drittel ihrer beiderseitigen Fronten bebaut sind. Nach dem Leipziger Vertrage § 8 kann der Rat innerhalb zehn Jahren nach Inkrafttreten des Vertrages den Bau weiterer 12 Kilometer neuer Bahnlinien verlangen. Ihre Linienführung wird ausschließlich von dem Rat bestimmt. Der Berliner Vertrag mit der Berlin-Charlottenburger Straßenbahn von 1900 und ebenso mit der Großen Berliner Pferdeeisenbahngesellschaft vom Jahre 1898 verpflichtet die Gesellschaften zur Ausführung noch anderer zurzeit nicht zu bezeichnender Linien bis zum Höchstbetrage von 150 Kilometer. Doch sollen die Gesellschaften der Stadtgemeinde gegenüber berechtigt sein, nach Erfüllung ihrer Bauverpflichtung zu verlangen: 1. bei den von Anfang des Jahres 1902 bis Ablauf 1907 geforderten Strecken Erstattung eines Drittels der Baukosten; 2. bei den von Anfang des Jahres 1908 bis Ende 1913 verlangten Strecken Erstattung

der Hälfte der Baukosten; 3. bei den von Beginn des Jahres 1914 geforderten Strecken Erstattung der Baukosten oder auch Gewährung eines Betriebskostenzuschusses, worüber Vereinbarung vorbehalten bleibt.

Obschon die Städte sich durch die vorstehend aufgeführten Bestimmungen das Recht gesichert haben, entweder bedingungslos oder unter gewissen Bedingungen eine Ausdehnung des bestehenden Straßennetzes zu fordern, ist es ihnen trotzdem nicht leicht geworden, die stets widerstrebenden Straßenbahngesellschaften zur Erfüllung ihrer Pflichten anzuhalten. Man braucht nur die Entwicklung des Berliner Straßenbahnnetzes zu verfolgen und die einander ablösenden Verträge durchzugehen und man wird überrascht sein, welche unendliche Mühe es die Stadtbehörden gekostet hat, bei der Großen Berliner Straßenbahngesellschaft den Bau von Linien durchzusetzen, die im Interesse des Verkehrs unbedingt notwendig waren, der Gesellschaft aber nicht genügend profitabel erschienen. Und wie in Berlin, so auch in den übrigen großen Städten. Sobald eine Gesellschaft im Besitze ihres Monopols ist und ihr Unternehmen rentabel geworden ist, hat sie durchaus kein Interesse mehr daran, sich durch den Ausbau neuer Linien eine Geschäftsvermehrung aufzuladen, die außerdem noch die Gefahr in sich trägt, die errungene Rente zu schmälern. Überall ist es das gleiche Schauspiel. Die Zeit der städtischen Körperschaften wird unaufhörlich durch die endlosen Streitigkeiten in Anspruch genommen, unter denen sich die Erfüllung der Verträge durch die Straßenbahngesellschaften abspielt. Langen Verhandlungen, die meist resultatlos bleiben, folgt die Klage bei den Schiedsgerichten oder bei den gewöhnlichen Gerichten. Selbst nachdem die Verpflichtung der Straßenbahngesellschaften festgestellt ist, suchen sich diese hinter neuen Ausflüchten ihrer Erfüllung zu entziehen. Man sollte glauben, daß die schlechten Erfahrungen, die die städtischen Behörden in dieser Beziehung mit den privaten Straßenbahngesellschaften gemacht haben, andere Städte davon abgeschreckt hätten, den gleichen Weg zu betreten und das städtische Verkehrswesen privaten Gesellschaften zur Ausbeutung zu überlassen. Die Herrschaft des Großkapitals ist aber in unseren städtischen Behörden heutzutage noch zu groß, als daß die kommunale Regie der Straßenbahnen ohne die Vorstufe des privaten Betriebes möglich wäre.

Diese Erfahrungen der Städte mit den privaten Straßenbahngesellschaften widerlegen noch ein Argument, das besonders gerne gegen die Übernahme solcher Betriebe in die kommunale Regie geltend gemacht wird. Man rühmt dem privaten Betriebe nach, daß er den Städten eine Unmenge Verwaltungsarbeit abnimmt, die sonst von ihnen selbst zu leisten wäre. Tatsächlich aber erwachsen der städtischen Verwaltung nicht nur bei der Projektierung und Ausführung des Straßenbahnnetzes zahlreiche Verwaltungsaufgaben, sondern es erfordert auch der Widerstand der Straßenbahngesellschaften gegen die Er-

füllung ihrer Vertragspflichten eine ständige Überwachung der privaten Gesellschaften. In dem Maße, wie sich das Straßenbahnnetz entwickelt, wächst auch das Erfordernis an kontrollierenden Beamten, so daß die größeren Städte, auch wenn sie das Straßenbahnwesen nicht in eigener Regie führen, geradezu gezwungen sind, besondere Straßenbahnämter einzusetzen. Die Aufgaben dieser Ämter erschöpfen sich nicht in der Kontrolle über die Ausführung der Straßenbahnverträge und den Betrieb der privaten Gesellschaften. Sie müssen auch, wenigstens wenn eine planmäßige Erweiterung des Straßenbahnnetzes beabsichtigt ist, die erforderlichen Projekte ausarbeiten, ohne daß gerade ein privater Unternehmer um die Konzessionierung neuer Straßenbahnlinien eingekommen ist.

Pflichtgemäß müssen sich die Städte in den Verträgen den erforderlichen Einfluß auf die Gestaltung der Tarife und des Fahrplans sichern. Bis zum Erlaß des preußischen Kleinbahngesetzes von 1892 wurde ihr Recht dazu von keiner Seite angefochten. Erst nach Erlaß desselben begann, wie wir bereits gesehen haben, der Feldzug der privaten Gesellschaften gegen die Rechte der Stadtgemeinden. Sie behaupteten, daß durch das Kleinbahngesetz das Recht, den Tarif und den Fahrplan festzustellen, ausschließlich auf die Regierungsbehörde übergegangen sei. Wir haben bereits oben gesehen, daß in diesem Punkte sowenig, wie in den anderen die Behauptungen der privaten Gesellschaften und ihrer Vertreter zutreffend sind. Auch in den Verträgen, die nach Erlaß des Kleinbahngesetzes abgeschlossen sind, behalten sich daher die Städte ausdrücklich das Recht vor, unbeschadet der Bestimmungen des Kleinbahngesetzes die Tarife und Fahrpläne zu genehmigen. Man muß ohne weiteres zugeben, daß der Ausschluß der Gemeinden von einer Mitwirkung bei der Feststellung der Tarife und des Fahrplans, also von Vorgängen, die nach der Projektierung und dem Bau der Anlage für sie die größte Bedeutung besitzen, direkt absurd wäre. Gerade die Gemeindebehörden sind am besten über die Bedürfnisse des städtischen Verkehres unterrichtet. Sie allein vermögen auch die Feststellungen der privaten Gesellschaften über die Höhe der zu einer Rentabilität nötigen Fahrpreise auf ihre Berechtigung hin zu prüfen. Die Regierungsbehörde, der das preußische Kleinbahngesetz das Recht gibt, die Fahrpläne und Tarife innerhalb gewisser Grenzen zu genehmigen, wird niemals in der Lage sein, die Bedingungen für das Gedeihen eines Straßenbahnunternehmens so zutreffend zu beurteilen, wie die Gemeindebehörden.

Überall, ganz besonders aber dort, wo bereits ein städtisches oder privates Elektrizitätswerk besteht, ist bei der Konzessionierung einer Straßenbahn die Bestimmung der Quelle dringend notwendig, aus der dieselbe ihre Betriebskraft beziehen soll. Man kann nun in den letzten Jahren, etwa seit 1893, das lebhafte Bestreben beobachten, die Energielieferung für die elektrischen Straßenbahnen den elektrischen Zentralen zu übertragen. In zahlreichen

Städten, wie Hamburg, Stuttgart, Gera, Altenburg, Zwickau, Aachen, Dresden, Berlin usw., ist diese Verschmelzung vorgenommen worden. Die Gründe, die für einen solchen Anschluß sprechen, sind zahlreich. Wirtschaftliche, technische und administrative vereinigen sich, um seine Notwendigkeit zu beweisen. Für die Elektrizitätswerke bedeutet der Anschluß eines Straßenbahnunternehmens die Versorgung eines günstigen Konsumenten, der durch seinen großen Verbrauch an Tageselektrizität wesentlich dazu beiträgt, die Konsumkurve günstiger zu gestalten. Besitzen die Kommunen das Elektrizitätswerk selbst, so fällt ihnen der Vorteil aus der Verbindung der Licht- und Kraftversorgung mit dem Bahnbetriebe ohne weiteres zu. Auch dort, wo die Städte den Betrieb des Elektrizitätswerkes an einen privaten Unternehmer vergeben haben, werden sie Vorteile daraus haben, da ihnen gewöhnlich von dem Unternehmer für die Benützung des Straßenkörpers Abgaben von der Brutto- oder Nettoeinnahme gezahlt werden. Besondere Elektrizitätswerke für den Bahnbetrieb erschweren ferner die durchaus notwendige dauernde Kontrolle der Betriebsführung der elektrischen Bahnen bedeutend. Sicherheitstechnische Momente zwingen zur Zentralisierung der Versorgung mit elektrischer Energie. Denn zwischen den zahlreichen Verwaltungen, die den Straßenkörper für ihre Leitungsnetze benützen, kann es leicht zu Kollisionen ihrer Interessen kommen. Es ist namentlich in den großen Städten eine schwierige Aufgabe, Beschädigungen der Anlagen des einen Betriebes durch die Arbeiten eines anderen zu verhüten. Durch jedes neue Leitungsnetz, also hier die elektrischen Kabel der Bahnunternehmungen, wachsen die Schwierigkeiten. Dazu kommen dann bei dem Vorhandensein verschiedener Straßenbahnunternehmungen die Komplikationen der oberirdischen Kontaktleitungen. Kreuzung und Mitbenützung der Geleise und Bahnleitungen eines anderen Unternehmens würden bei Spannungsverschiedenheiten in den Leitungsnetzen unzulässig sein. Ohne sie wäre aber häufig der Betrieb der einzelnen Bahnnetze unmöglich. Aus diesen von uns nur kurz skizzierten Gründen hat sich der Grundsatz allmählich durchgesetzt, den Straßenbahnunternehmungen den Bezug der erforderlichen elektrischen Energie aus den bereits vorhandenen Elektrizitätswerken aufzuerlegen, ohne Rücksicht darauf, ob sich die Werke in städtischem oder privatem Besitze befinden. Und so wird dem Straßenbahnunternehmer in den Verträgen Stuttgart, Würzburg, Cassel, Breslau, Bremen, Crefeld, Wiesbaden, Dresden die Auflage gemacht, seinen Strom aus den städtischen Zentralen, in Bromberg, Magdeburg, Berlin aus den privaten Zentralen zu beziehen. Im letzteren Falle sehen die Verträge (Berlin § 7) vor, daß die Gesellschaften bei dem Abschluß der Stromlieferungsverträge von dem Magistrat unterstützt werden. Sollte es wegen zu hoher Preisforderungen der Stromlieferanten zu keinem Vertragsabschluß kommen, so erhalten die Straßenbahngesellschaften das Recht, eigene Zentral-

stationen zu bauen und das Legen und die Unterhaltung der Speise- und Verteilungskabel selbst zu übernehmen.

Die Preise für die aus den städtischen Zentralen bezogene Energie werden in den Verträgen in doppelter Weise festgesetzt. In der einen Gruppe von Städten gelten feste Preise, während die andere die Preise nach den Selbstkosten plus einem bestimmten Zuschlage von 10 Prozent, wie in Breslau, beziehungsweise 20 Prozent, wie in Dresden berechnet. In einigen Fällen sind Preisherabsetzungen vorgesehen. So beträgt nach dem Vertrage Cassel § 12 der Preis pro Kilowattstunde bei einem Jahresverbrauch von mindestens 500000 Kilowattstunden 14 Pf. Für jede weitere 100000 Kilowattstunden, um die sich der Jahresverbrauch erhöht, bis zu 1 Million Kilowattstunden wird ein Rabatt von 3 Prozent auf den Grundpreis von 14 Pf. gewährt, so daß also bei einem Jahresverbrauch von 1 Million Kilowattstunden der Preis pro Kilowattstunde auf 11,90 Pf. sinkt. Bei einem Jahresverbrauch von 1500000 Kilowatt ermäßigt sich der Preis auf 11,50 Pf. pro Kilowattstunde. Ähnliche Preisabstufungen nach steigendem Jahresverbrauch sind in den Verträgen Bremen § 14, Crefeld § 13 und Wiesbaden § 6 vorgesehen.

Eine eigentümliche Regelung zeigen die Dresdener Verträge. Sie legen den Straßenbahnunternehmungen nicht nur den Bezug der elektrischen Energie aus dem städtischen Elektrizitätswerk auf. Die Stadtgemeinde übernahm auch die Ausführung der Stromzuführungsanlagen in eigener Regie und belastete die Gesellschaften mit Beiträgen zu den Bau- und Unterhaltungskosten. Bei den oberirdischen Stromzuführungsanlagen beträgt die jährliche Abgabe der Gesellschaften 10 Prozent, bei den unterirdischen 15 Prozent der Bau- und Herstellungskosten. Da aber die Stromzuführungsanlagen mehr und mehr auch der Abgabe elektrischer Energie an Private dienen, so werden die Straßenbahngesellschaften nur noch mit der auf sie entfallenden Quote der 10 Prozent der Herstellungskosten belastet. Für den gelieferten Strom haben die Gesellschaften den Selbstkostenpreis plus 20 Prozent Zuschlag, jedoch bis Ende 1898 mindestens 13,5 Pf. für die Kilowattstunde, vom 1. Januar 1899 ab aber höchstens 12 Pf. zu bezahlen. In den Verträgen von 1898, die die Gestaltung des elektrischen Straßenbahnbetriebs regeln, wurde eine weitere Bestimmung über die Ermäßigung des Strompreises und die dadurch bedingte Ermäßigung des Fahrpreises aufgenommen. „Ermäßigt sich in einem Jahre, heißt es in § 6, der nach § 7 zu berechnende Strompreis auf 10½ Pf. für die Kilowattstunde, so kann der Rat verlangen, daß vom 1. April des nächsten Jahres ab der Preis für die vorstehend unter 1b bezeichneten Fahrten (Fahrten mit einmaligem Umsteigen im Stadtgebiete im Preise von 15 Pf.) ausnahmslos auf 10 Pf. ermäßigt wird. Eine künftige Wiedererhöhung dieses Fahrpreises bleibt in jedem Falle ausgeschlossen.“ Durch diese Be-

stimmung erhält die Stadtverwaltung einen Einfluß auf die Herabsetzung der Preise, insofern sie nur ihren Strompreis herabzusetzen braucht, um als Gegenleistung die Einführung des allgemeinen Zehnpfennigtarifes im Stadtgebiete von den Gesellschaften verlangen zu können. Damit wird der Preispolitik der städtischen Verwaltung die Richtung vorgeschrieben. Sie muß ihren Strompreis herabsetzen, um der Einwohnerschaft den niedrigsten Straßenbahntarif zu verschaffen. Was sie dadurch vielleicht an dem Ertrage der Stromabgabe einbüßt, wächst ihr in ihrem Anteil an den höheren Bruttoeinnahmen, eine sichere Folge des billigeren Tarifes, wieder zu.

Wir kommen zur Beteiligung der Kommunen an den Ergebnissen der privaten Straßenbahnunternehmungen. Im allgemeinen sichern die Verträge den Städten einen Anteil am Bruttoertrage oder einen solchen am Reinertrage oder an beiden. So ist in den Berliner Verträgen die Gegenleistung der Gesellschaft für die Benützung städtischen Eigentumes auf 8 Prozent von der gesamten Bruttoeinnahme aus der Beförderung von Personen und Gütern festgestellt. Außerdem zahlt die Gesellschaft in den Jahren, in denen der nach dem Gesetz und dem gegenwärtig geltenden Statute verteilbare Reinertrag ihres gesamten Unternehmens 6 Prozent des gegenwärtigen und des neu aufzunehmenden Aktienkapitals übersteigt, soweit dasselbe erweislich in dem Unternehmen Verwendung gefunden hat, die Hälfte dieses übersteigenden Betrages als Gewinnanteil. Ähnlich in Hagen usw.

Sowohl die Abgabe vom Bruttoertrage, wie die vom Reingewinn werden in der Mehrzahl der Verträge abgestuft, entweder nach der Höhe der Gesamtbruttoeinnahme, beziehungsweise des Reingewinns oder der bezahlten Dividende, oder sie steigen in bestimmten, im Vertrage vorgesehenen Perioden ohne Rücksicht auf die wirkliche Höhe des Ertrages. So erhebt zum Beispiel Breslau eine Abgabe von 3 Prozent von der Bruttoeinnahme bis zu 600000 Mk. Die Abgabe steigt um $^1/_4$ Prozent für jede weitere 50000 Mk. In Chemnitz steigt die Abgabe von 3 Prozent bei einer Bruttoeinnahme bis zu 500000 Mk. auf 8 Prozent bei einer solchen von mehr als 1400000 Mk., in Halle von 2 Prozent bei einer Bruttoeinnahme von 200000 Mk. um $^1/_5$ Prozent für jede weitere 10000 Mk. auf 4 Prozent bei einer Bruttoeinnahme von 300000 Mk. Etwas abweichend ist die Abgabe von der Bruttoeinnahme in Magdeburg geregelt. Hier wird sie direkt auf die Bruttoeinnahme pro Wagenkilometer bezogen. Sie beträgt bei einer Bruttoeinnahme von weniger als 38 Pf. pro Wagenkilometer $3^1/_2$ Prozent der Bruttoeinnahme, 4 Prozent bei einer solchen von 38 Pf. pro Wagenkilometer und steigt um $^1/_4$ Prozent für jeden Pfennig, um den sich die Bruttoeinnahme pro Wagenkilometer erhöht. Die wirkliche Höhe der Bruttoeinnahme bleibt in einer zweiten Gruppe von Verträgen außer Ansatz. Hier steigt die Abgabe nach Ablauf bestimmter

Perioden. So beträgt sie zum Beispiel in Erfurt für die zweiten 5 Jahre des Vertrages 1 Prozent, für die weiteren 10 Jahre 2 Prozent und für den Rest 3 Prozent der Bruttoeinnahme. Ebenso in Danzig, in Elberfeld-Barmen, in Stettin, in Würzburg, Leipzig, Charlottenburg, Hagen usw. Diese Regelung gilt gleichermaßen für die Abgabe von Bruttoeinnahme und vom Reingewinn.

Die Straßenbahngesellschaften sind natürlich gegen jede Belastung mit Abgaben an die Städte, und ihre bitterste Klage ertönt darüber, daß sie nicht allein die gesamten Erträgnisse der Ausbeutung des städtischen Straßenbahnverkehrs genießen. Nur widerwillig haben sie sich in das Schicksal ergeben, da eben auf andere Weise, namentlich in den Zeiten der großen Konkurrenz, Konzessionen nicht erhalten werden konnten. Von den beiden wichtigsten Arten der Belastung, der nach Bruttoeinnahme und der nach Reingewinn, treten sie für die Belastung des Reingewinns ein. Die Abgabe von der Bruttoeinnahme ist ihrer Ansicht nach ungerecht und widerstrebt den Interessen des öffentlichen Verkehrs. Es sei ein steuerlicher Unsinn, von einem Unternehmen dann Abgaben zu verlangen, wenn es keinen Reingewinn abwirft. Ferner hänge die Abgabe von der Bruttoeinnahme auch von der Betriebsdichtigkeit ab. Nun habe das Publikum das größte Interesse an einer möglichst häufigen Fahrgelegenheit. Der Unternehmer dagegen werde seinen Betrieb auf das unbedingt Notwendige beschränken müssen, wenn die Bruttoeinnahme mit prozentual nach ihrer Höhe steigenden Abgaben belastet ist. Die Abgabe von der Bruttoeinnahme empfiehlt sich nach der Ansicht der Straßenbahnunternehmer nur dann, wenn sie nach der Höhe der Einnahme und Ausgabe pro Wagenkilometer rationell normiert wird. Es soll deshalb von der Bruttoeinnahme eine Summe im Verhältnis zur Zahl der gefahrenen Streckenkilometer zugunsten des Unternehmers ausgeschieden werden, die zur Deckung der Betriebsausgaben dient. Der erforderliche Betrag pro Wagenkilometer soll im Einverständnis zwischen der konzessionierenden Behörde und dem Betriebsunternehmer festgesetzt werden. Dagegen vereinigt die Beteiligung am Reingewinn nach Ansicht der Unternehmer die Interessen der Behörden, des Publikums und der Straßenbahnunternehmer. Die konzessionierende Behörde nehme bei der Abgabe vom Reingewinn an dem Risiko des Unternehmers teil. Das sei nicht mehr als recht und billig; wie sie am Gewinne teilnehme, solle sie auch am Risiko beteiligt sein. Die beste Art der Berechnung des Reingewinns ist aber von diesem Standpunkt aus die nach der Höhe der wirklich bezahlten Dividende. Die Aktionäre hätten das größte Interesse daran, alles zur Verteilung kommen zu sehen, was sich verteilen läßt. Gerade in diesem Interesse der Aktionäre hätte die konzessionierende Gemeinde eine Gewährleistung dafür, daß sie mit ihrer Abgabe nicht zu kurz komme. Auf dem

Kongreß des internationalen permanenten Straßenbahnvereins zu London 1902 wurde daher von dem Referenten Janssen in seinem Vortrag über die zweckmäßige Bemessung der Abgaben vorgeschlagen, die Beteiligung der Städte am Reingewinn erst nach Zahlung einer 6prozentigen Dividende an die Aktionäre eintreten zu lassen. Sie sollte erst dann beginnen, wenn nach Abzug der Betriebsausgaben, der Rücklagen für die Erneuerung und Tilgung des Anlagekapitals und nach mäßiger Verzinsung des Kapitals ein Überschuß verbleibt. Selbstverständlich müsse die Art und Weise, wie der Reingewinn berechnet werden solle, im voraus festgelegt werden. Dafür genüge eine Bestimmung der Beträge, die von der Reineinnahme abgezogen werden sollen, sowie je nach Bedarf eine Ergänzung der Konzessionsurkunde durch ein vollständiges Berechnungsschema für den Reingewinn. Auf diese Weise würden alle Auseinandersetzungen fortfallen, und eine Täuschung der Gemeinde ausgeschlossen bleiben.

Es liegt auf der Hand, daß für die Straßenbahngesellschaften die Berechnung der Abgabe nach dem Reingewinn der günstigere Modus ist, ganz besonders wenn die Abgabe erst nach der Zahlung einer bestimmten Dividende beginnt. Das ist zum Beispiel in Elbing der Fall. Hier beträgt die Abgabe ein Viertel aller Einnahmen, die den Reingewinn von 6 Prozent übersteigen. In Crefeld wird ein Drittel des Reingewinns, der eine 5prozentige Verzinsung des Einlagekapitals übersteigt, als Abgabe erhoben. Bei dieser Berechnung liegt die Gefahr vor, daß die Gesellschaften, sobald der Reingewinn die 6 Prozent übersteigt, eine Vermehrung des Aktienkapitals vornehmen. Die neuen Aktien werden den alten Aktionären zum Parikurse zur Verfügung gestellt. Dadurch kann die Dividende aufs leichteste so weit herabgedrückt werden, daß eine Beteiligung der Stadt nicht mehr stattfindet. Wollen also die Städte eine Abgabe vom Reingewinn erheben, so müssen sie auf jeden Fall dafür sorgen, daß dieselbe nicht erst nach Zahlung einer bestimmten Dividende aus dem Reingewinn an die Aktionäre zu leisten ist, sondern vorweg vor der Dividendenzahlung erhoben wird. Die Verträge Elbing, Berlin und ähnliche sind daher für den Schutz der städtischen Interessen unzureichend. Sorgfältiger ist der Stettiner Vertrag. Hier wird nämlich die Abgabe von der zur Zahlung der Dividende bestimmten Summe, sobald diese Summe statutengemäß beschlossen ist, vorweg erhoben. Übersteigt diese Summe 5 Prozent des Aktienkapitals nicht, so beträgt die Abgabe 3 Prozent derselben; beläuft sie sich auf 5 bis 6 Prozent des Aktienkapitals, so steigt die Abgabe auf 4 Prozent und so weiter um 1 Prozent für je 1 Prozent mehr Dividende. Der Stettiner Vertrag trifft weiter noch für die Erhöhung des Aktienkapitals durch die Gesellschaft Vorsorge. Wenn nämlich die Stettiner Straßeneisenbahngesellschaft nach Ausbau der in dem Vertrage vorgesehenen Linien ihr

Betriebskapital durch Erhöhung des Aktienkapitals, Aufnahme von Anleihen usw. vermehrt, so soll eine neue Vereinbarung über die zu zahlende Rente vorgenommen werden. Bis eine solche zustande gekommen ist, soll der Berechnung das bisherige Betriebskapital zugrunde gelegt werden. Einen vollständigen Schutz gegen Manöver der Gesellschaft, die auf Herabsetzung der städtischen Abgabe zielen, gewähren auch die Bestimmungen des Stettiner Vertrages nicht. Sie enthalten nichts über die Summen, die von der Bruttoeinnahme abgesetzt werden sollen. Die Gesellschaft hat es daher in der Hand, durch zu hohe Rücklagen die Summe, die für die Zahlung der Dividende bestimmt ist und von der die städtische Abgabe erhoben wird, und damit auch die Abgabe niedrig zu halten. Selbstverständlich wird durch die Einbehaltung solcher stiller Reserven der innere Wert der Aktien bedeutend verbessert. Bei der Ausgabe neuer Aktien wird dieser innere Wert in einem hohen Agio zum Ausdruck kommen. Werden nun die neuen Aktien den alten Aktionären al pari zur Verfügung gestellt, so können sich dieselben in dem Agio für die ihnen entgangenen höheren Dividenden schadlos halten. Von diesen Agiobeträgen erhält natürlich die Gemeinde keinen Pfennig.

Die Berechnung der Abgabe nach dem Reingewinn erfordert also, falls die Gemeinden nicht geschädigt werden sollen, eine ganze Reihe von Bestimmungen. Bis ins einzelne müssen alle die Summen festgestellt werden, die die Unternehmer von der Bruttoeinnahme abzusetzen haben, und es muß eine eindringende Kontrolle über die Ausgaben des Betriebsunternehmers und die Befolgung der Grundsätze bei der Berechnung des Reingewinns seitens der Gemeinde stattfinden. Wie sich die Gesellschaft Tramways Liégeois in ihrem Bericht so schön ausdrückt: „Damit dieses System anwendbar sei, ist es unerläßlich, daß die Behörden von dem Gedanken durchdrungen sind, daß der Betriebsunternehmer ihr Sozius ist, und daß die beiderseitigen Interessen dieselben sind. Leider kommt es zu oft vor, daß die Behörden glauben, die Konzessionsinhaber suchten sie über Art und Höhe der Ausgaben zu täuschen.“ Dieser Glaube der Behörden ist nur zu oft erst eine Folge der schlechten Erfahrungen, die sie mit den privaten Unternehmern gemacht haben. Es ist für sie eben außerordentlich schwer, der Geriebenheit ihres „Sozius“ zu begegnen. Da es sich bei den Straßenbahnunternehmungen meistens um größere Betriebe handelt, ist eine Kontrolle der Ausgaben durch die Gemeinden, besonders wenn dieselbe durch das Widerstreben des buchführenden Unternehmers auf Schritt und Tritt erschwert wird, so gut wie unmöglich. Die Gemeinden handeln daher in ihrem Interesse, wenn sie bestrebt sind, die Abgabe von solchen Elementen der Betriebsrechnung zu erheben, bei denen keine Verschleierung oder Täuschung möglich ist. Ein solches Element ist die Bruttoeinnahme, definiert als die Summe der Fahrgelder und Abonnements, die auf dem im

Stadtgebiete belegenen Straßenbahnnetz oder auf dem Gesamtnetz des Unternehmers vereinnahmt werden. Der einzige Einwand, der mit einem gewissen Rechte gegen die Abgabe von der Bruttoeinnahme erhoben werden kann, besteht darin, daß sie keine Rücksicht darauf nimmt, ob das Unternehmen einen Reinertrag abwirft oder nicht. Die Städte können ihm sehr einfach begegnen, wenn sie ihre Abgabe von der Bruttoeinnahme erst dann erheben, wenn die Bruttoeinnahme pro gefahrenen Wagennutzkilometer einen bestimmten Satz überschreitet, bei dem notorisch die Ertragsfähigkeit des Unternehmens erwiesen ist. Solche Bestimmungen finden sich zum Beispiel in den Verträgen Magdeburg und Bremen. Die meisten anderen steuertheoretischen Einwände, von denen die Abgabe von der Bruttoeinnahme, wie die Umsatzsteuer überhaupt, getroffen würde, werden dadurch hinfällig, daß es sich bei den Straßenbahnunternehmungen um Monopolbetriebe handelt, die den übrigen Gewerbebetrieben nicht gleichgestellt werden können.

Sozialpolitischen Bestimmungen begegnet man in den Straßenbahnverträgen ebenso selten, wie in den Gas- und Elektrizitätsverträgen. Bei der Zusammensetzung der kommunalen Behörden läßt sich das von vornherein erwarten. Die Vorliebe für das Unternehmertum hat bewirkt, daß Schutzklauseln für die von den Unternehmern beschäftigten Arbeiter nur in die wenigsten Verträge aufgenommen wurden. So hat zum Beispiel der Vertrag Würzburg § 22 wenigstens dafür gesorgt, daß das Straßenbahnpersonal nicht übermäßig lange beschäftigt wird. Den Unternehmern wird der Erlaß besonderer Betriebsreglements für ihr Personal vorgeschrieben. Bei Erlaß der dem Magistrat vorzulegenden Betriebsordnung haben sie insbesondere billigen Anforderungen in bezug auf die Beschäftigungsdauer des Betriebspersonals zu entsprechen. Der Vertrag Breslau verlangt von der Breslauer Straßeneisenbahngesellschaft gleichfalls die Aufstellung einer Arbeitsordnung, die dem Magistrat zur Genehmigung vorzulegen ist. Der Magistrat hat jedoch nur das Recht, solche Ergänzungen oder Abänderungen zu fordern, welche die Rücksicht auf die Gesundheit der Beamten und Arbeiter und auf die Sicherheit des Bahnbetriebes notwendig macht. Auch die Leipziger Verträge suchen der Gemeinde einen gewissen Einfluß auf die Arbeitszeit der Beamten und Lohnarbeiter zu sichern. Es sind nämlich von der Unternehmerin Dienstordnungen aufzustellen, die als Teile des Vertrags Geltung haben und nur mit Genehmigung des Rats zu Ungunsten der Bediensteten abgeändert werden können. Diese Dienstordnungen bestimmen die Dienstzeit der beschäftigten Arbeiter. In der Praxis scheinen sich aber die Gesellschaften um diese Vertragsbestimmung nur wenig zu kümmern. Von Arbeiterseite wird gegen sie der Vorwurf erhoben, daß sie neben der vom Rate genehmigten Dienstordnung noch eine zweite geheime Dienstordnung besitzen, die dem Rate nicht zur Kenntnisnahme vor-

gelegt ist und die viel ungünstiger ist, als die offizielle. Der Dresdener Vertrag von 1872 machte ebenfalls den Versuch, die Dienstzeit bestimmter Straßenbahnbediensteter zu regulieren. Die Mittagspause der Bahnwärter wurde auf die Zeit von 12 bis 1 Uhr, derjenigen Wärter, die nur bis abends 6 Uhr Dienst tun, auf die Zeit von 1 bis 2 Uhr gelegt. Außerdem mußte der erstgenannten Klasse von Bahnwärter noch eine Vesperzeit von $4^1/_2$ bis $5^1/_2$ Uhr gewährt werden. Erst nach langer Zeit, in dem Vertrage mit der zweiten Deutschen Straßenbahngesellschaft vom Jahre 1889, besann sich die Stadtverwaltung wieder auf ihre sozialen Pflichten. In die besonderen Bedingungen wurde eine Bestimmung aufgenommen, wonach sich die Unternehmer den Entschließungen des Rates zu unterwerfen haben, sofern das Straßenbahnpersonal in einer mit den Bedürfnissen des öffentlichen Verkehrs in Widerstreit tretenden Weise unangemessen ausgenützt oder in ihrer Arbeitskraft überanstrengt wird. Alle diese Vorschriften der Straßenbahnverträge sind sehr elastischer Natur und haben den Unternehmern sicherlich nicht weh getan, den Arbeitern und Bediensteten dagegen nur wenig genützt. Etwas wirksamer ist die Bestimmung der Berliner Verträge, die eine längere Beschäftigung der Wagenführer als 10 Stunden nur ausnahmsweise gestattet. Wir haben oben in dem Teil Spezielle Arbeiterpolitik, achtes Kapitel, die Arbeitsdauer der von den Städten direkt beschäftigten Arbeiter dargestellt und gefunden, daß sie regelmäßig nicht kürzer als in den privaten Betrieben ist. Man darf daher auch ohne weiteres annehmen, daß die städtischen Verwaltungen auf Grund ihrer Verträge den Straßenbahnunternehmern keine zu weitgehenden Arbeitsverkürzungen zugemutet haben werden.

Nur zwei Verträge, die der Städte Berlin und Breslau, treffen für die im Dienste des privaten Unternehmers arbeitsunfähig gewordenen Bediensteten dadurch Vorsorge, daß sie den Arbeitgebern entweder, wie die Stadt Breslau, die Verpflichtung auferlegen, der von dem Verein Deutscher Kleinbahn- und Straßenbahnverwaltungen zu gründenden gemeinsamen Pensionskasse beizutreten, oder, wie die Stadt Berlin, ihnen die Einrichtung einer eigenen Pensionskasse vorschreiben.

Das ist alles, was wir an sozialpolitischen Bestimmungen in den Straßenbahnverträgen haben entdecken können. Neben dieser, man kann wohl sagen vollständigen Vernachlässigung der Straßenbahnbediensteten nimmt sich die Fürsorge für die Unternehmer durch Aufnahme der Streikklausel um so merkwürdiger aus. Diese Klausel findet sich in den Verträgen Danzig, Stettin, Leipzig, Breslau, Crefeld, Chemnitz. Daß die Verträge Breslau und Chemnitz die Gesellschaften nur bei unverschuldeten Streiks, der Vertrag Crefeld bei einem allgemeinen Streik von den Vertragswirkungen einer Betriebseinstellung befreien, macht keinen Unterschied aus. Denn einmal haben es die Unter-

nehmer stets in der Hand, die Proklamierung des Streiks der Arbeiterschaft zuzuschieben und damit sich von vornherein den Anschein der Unschuld zu geben, und zweitens werden die Straßenbahnstreiks nur in den seltensten Fällen partielle sein.

B. Hafenanlagen.

In einer sehr interessanten Schrift „Die wirtschaftspolitischen Aufgaben der Stadt Cöln" hat Professor Wirminghaus den Städten die Aufgabe zugeteilt, Wirtschaftspolitik zu treiben. Unter diesem Ausdruck begreift er die Gesamtheit der Maßregeln, welche die öffentlichen Körperschaften, wie Staat, Gemeinde usw. zwecks Pflege der einzelnen Zweige der wirtschaftlichen Produktion, der Landwirtschaft, der Gewerbe, des Handels, des Verkehrs, zu treffen haben. Von diesen Produktionszweigen sind Gewerbe, Handel und Verkehr für das Blühen und Gedeihen der Städte ausschließlich bestimmend. Ihre Förderung ist daher eine Aufgabe, die die Städte um so mehr mit allem Nachdrucke zu betreiben haben, als von der Staatsverwaltung allein die Gesichtspunkte der Förderung der gesamten Volkswirtschaft bei ihren wirtschaftspolitischen Maßnahmen befolgt, solche im Interesse einzelner Städte dagegen in der Regel kaum von ihr erwartet werden können. Für die Wirtschaftspolitik der Städte sind besonders Großhandel und Industrie von Bedeutung. Hinter ihnen tritt das Handwerk und der Kleinhandel weit zurück, woraus allerdings noch nicht der Schluß zu ziehen ist, daß die städtische Verwaltung diesen beiden Zweigen der gewerblichen Tätigkeit gegenüber sich passiv verhalten müsse. Die Interessen des Großhandels und der Industrie können von den Städten durch eine konsequente Verkehrspolitik erfolgreich gefördert werden. Soweit die Ausführungen Wirminghaus', denen man durchaus zustimmen kann. Wir haben zum Beispiel die Bedeutung des Vorortsverkehrs für die Industrie in dem Abschnitt Straßenbahnen etwas eingehender dargestellt und gezeigt, in welcher Weise fortschrittlich verwaltete Städte planmäßig ein Vorortsbahnnetz auszubauen, damit den Handel ihres Wirtschaftsgebietes in ihrer Stadt zu konzentrieren und für die Industrie günstige Arbeiterverhältnisse und Verkehrsanschlüsse zu schaffen bemüht sind. Den Städten nun, die an leistungsfähigen Wasserstraßen liegen, ist neben der Entwicklung eines Vorortbahnnetzes und der Bildung von Industrievierteln mit günstigen Eisenbahnanschlüssen in der Schaffung zweckmäßiger Hafeneinrichtungen ein wirksames Mittel gegeben, um der in ihrem Bezirk angesiedelten Industrie und dem Handel zu dienen. Ursprünglich handelte es sich bei diesen Binnenhäfen nach dem Vorbilde der Seehäfen um Einrichtungen, die vorzüglich dem Handel zugute kamen. Die Häfen waren Umschlagsplätze, auf denen der Übergang der auf dem Fluß herbeigeschafften Waren auf die Eisenbahn zwecks

Versorgung des Hinterlandes stattfand. Das Schicksal dieser städtischen Binnenhandelshäfen war aufs engste mit dem Schicksal des Handels, dem sie dienten, verknüpft, und dieser selbst wurde aufs stärkste durch die Konjunkturen auf dem Weltmarkte oder dem wirtschaftlichen Markte des einzelnen Volkes, durch die Tarifbildung der Eisenbahnen, kurz durch Verhältnisse beeinflußt, auf die die städtische Verwaltung ohne jeden Einfluß war. Diese Unstabilität, unter der das Gedeihen der reinen Handelshäfen zu leiden hat, gab den städtischen Verwaltungen Veranlassung, ihre Verbindung mit Industriehäfen oder ihre Umgestaltung zu solchen in Angriff zu nehmen. Unterstützt wurde diese Umwandlung durch den allgemeinen Zug der Industrie, sich an den Wasserstraßen anzusiedeln, durch die ihr sowohl die billige Zufuhr der erforderlichen Rohstoffe, wie die billige Abfuhr ihrer Fabrikate gesichert wurde.

Für diese Entwicklung seien hier die beiden Städte Cöln und Mannheim als Beispiele angeführt. Im Jahre 1898 hatte die Stadt auf der Rheinauhalbinsel einen neuen Handelshafen eröffnet. Der neue Hafen zeigte eine glänzende Entwicklung. Der Schiffsgüterverkehr vermehrte sich von 780990 Tonnen auf 1000122 Tonnen; ebenso schnell stieg die Einlagerung im Lagerverkehr, so daß bei dem Mangel an Lagerraum für Güter des freien Verkehrs neue Schuppen errichtet werden mußten. Auf die beiden ersten günstigen Entwicklungsjahre folgte das Jahr 1900 mit einem bedeutenden Ausfalle in der Schiffsgüterbewegung. Außer der allgemeinen Krisis waren lokale Einwirkungen an diesem Verkehrsrückgange schuld. Im Jahre 1898 wurde der neue Hafen der Stadt Mülheim a. Rhein dem Verkehr übergeben, der sofort den Güterumschlag nach und von Elberfeld-Barmen, Remscheid, Solingen, Bergisch-Gladbach von dem Cölner Hafen an sich zog. Dazu kam dann ferner der Verlust der Salzsendungen vom Neckar her, deren Umschlag sich lange Jahre in Cöln vollzogen hatte, und die Erhöhung der Tarife der Hafenbahnstation, durch die das ohnehin nur kleine Hinterland des Hafens noch bedeutend eingeschränkt wurde. Ein Umschwung in dieser Abwärtsbewegung konnte nur dann erwartet werden, wenn in Cöln-Deutz durch den Ausbau eines Industriehafens der Industrie und dem Großhandel Ansiedlungsgelegenheit geboten wurde, die sie in dem Rheinauhafen, der reiner Handelshafen geblieben ist, nicht finden konnten.

Fast noch schärfer tritt diese Entwicklung in Mannheim hervor. Mannheim war bereits im Besitze eines bedeutenden, allerdings im Eigentum des Staates befindlichen Handelshafens, auf dem seine Bedeutung als wichtigster Handelsplatz Süddeutschlands zum guten Teile beruhte. Bereits anfangs der neunziger Jahre trat aber in der Entwicklung des Mannheimer Platzes eine Hemmung ein. Eine Reihe von Umständen wies darauf hin, daß die Entwicklung Mannheims als Handelsstadt ihren Höhepunkt erreicht habe, und

daß ihr Rückgang selbst mit den größten Anstrengungen sich nicht werde verhüten lassen. Die Hauptursachen waren einerseits die fortschreitende Abnahme des Zwischenhandels, der zunehmende direkte Verkehr zwischen Produzent und Konsument auf dem Weltmarkte, anderseits die von wachsendem Erfolg begleiteten Bemühungen, Mannheim aus seiner Stellung als Endpunkt der Rheinschiffahrt zu verdrängen. Das einzige Erfolg versprechende Gegenmittel gegen die Wirkungen dieser Umwälzungen im Handelsverkehr war die energische Förderung der industriellen Fortentwicklung der Stadt. Je größer und umfangreicher die Industrie, je größer ihr Bedarf an Rohmaterialien und ihre Produktion von Exportgütern wird und je mehr sie schon durch ihre Bedürfnisse einen bedeutenden Handel zu unterhalten vermag, desto leichter wird es sein, mit Hilfe dieses der Großindustrie des Platzes dienenden Handels den allgemeinen Zwischenhandel aufrecht zu erhalten. Nun hatte die Industrie in Mannheim bereits eine achtunggebietende Stellung errungen, in erster Linie die Maschinenindustrie und die chemische Industrie, dann in zweiter Reihe die Zement-, Tabak-, Tapeten- und Nahrungsmittelindustrien. Es fehlte aber doch, um eine ungehinderte Entwicklung der Groß- und Mittelindustrien zu ermöglichen, an den gleichzeitig in der Nähe der Eisenbahn und der Wasserstraßen gelegenen Flächen, so daß verschiedene kapitalkräftige und zahlreiche Arbeiter beschäftigende Fabriken sich außerhalb Mannheims ansiedeln mußten. Sie fühlten sich in der Entwicklung gehemmt und mußten befürchten, in der Konkurrenz von den Nachbarindustrien beiseite geschoben zu werden, da diese mit günstigeren Verkehrsbedingungen für den Bezug der Roh- und Hilfsstoffe und den Versand der fertigen Produkte rechnen konnten. So wurde die Anlage eines neuen Handelshafens für Industrie und Gewerbe zur Notwendigkeit, durch den für das dringende Bedürfnis nach Gewerbeplätzen am Wasser gesorgt werden konnte.

Im allgemeinen ist der Bau von Binnenhäfen durch unsere Großstädte nur der Ausdruck der Erkenntnis, daß ihre Blüte auf der Industrie beruht, und daß es infolgedessen die Aufgabe der Stadtverwaltung ist, mit allen Mitteln deren Entwicklung zu fördern. Für die Industrie aber ist der billige Bezug der Rohstoffe und günstige Versandbedingungen für ihre Produkte Lebensbedingung. Diese Erkenntnis ist bei unseren Stadtverwaltungen in dem letzten Jahrzehnt so stark geworden, daß auch solche Städte, die nicht direkt an einer Wasserstraße liegen, wie zum Beispiel Crefeld, sich diesen Vorzug mit allen Mitteln zu verschaffen suchen. Crefeld ist im Besitze einer alten Textilindustrie, die die Quelle ihres Reichtums war; aber die einseitige Vorherrschaft dieser Industrie brachte schwere Übelstände mit sich, die bei industriellen Krisen, die die Hauptindustrie betrafen, klar zutage traten. Wollte die Stadt ihr Gedeihen nicht mehr ausschließlich von der Seidenindustrie abhängen lassen, so mußte sie mit allen Mitteln andere Industrien auf ihrem

Gebiete anzusiedeln suchen. Das war aber bei der großen Konkurrenz günstiger gelegener Plätze, namentlich soweit es sich um die Eisenindustrie handelte, nur dann möglich, wenn für den Bezug der Rohstoffe der günstige Wasserweg offen stand. So schaffte sich dann die Stadt Crefeld durch die Eingemeindung einer vorgelegenen Gemeinde den Ausweg nach dem Rhein. Es wurde ein großartiges Projekt ausgearbeitet, das bereits in der Ausführung begriffen ist und die Stadt Crefeld zu einem bedeutenden Handelshafen machen wird.

Der Bau der Hafenanlagen erfolgte, soweit nicht der Staat die Aufgabe übernahm, in der Regel durch die Kommunen, da sich private Unternehmer oder Aktiengesellschaften nicht bereit fanden, denselben zu unternehmen. Die großen Kosten der Grunderwerbung, der Erdbewegung, der eigentlichen Hafenbauarbeiten und der Ausstattung des Hafens mit Lagerhäusern, Krahnen usw. hätten nur bei der Erhebung sehr hoher Gebühren ausgereicht, um eine Verzinsung zu erzielen, wie sie das industrielle Kapital gewohnt ist. Zu hohe Gebühren hätten aber die Entwicklung des Verkehrs abgeschnitten, der nur innerhalb gewisser Grenzen tragfähig ist. Der Betrieb der Häfen versprach also keinen, oder nur einen sehr geringen Profit abzuwerfen, und damit war die Sache für das private Kapital erledigt. Solche Aufgaben, die zwar für das Gemeinwohl von der größten Bedeutung sind, bei denen aber kein Profit herausgeholt werden kann, hat die private Unternehmung immer mit Vorliebe den öffentlichen Körperschaften, insbesondere den Gemeinden zugeschoben. In den Stadtverwaltungen war die Neigung zu dem Bau und Betrieb von Hafenanlagen in eigener Regie von vornherein keine sehr große. Die manchesterlichen Auffassungen von der Tätigkeit der Gemeinden, die Furcht vor den großen Ausgaben und den kleinen Einnahmen vereinten sich, um die Stadtverwaltungen in vielen Städten den Versuch machen zu lassen, das private Kapital heranzuziehen — immer ohne Erfolg. Auch die Breslauer Hafendeputation war der Meinung, daß das Privatkapital unter annehmbaren Bedingungen zum Bau bereit sein werde. Infolgedessen fragte der Magistrat bei einer größeren Zahl Breslauer und auswärtiger Bankhäuser an, ob und unter welchen Bedingungen sie, allein oder mit anderen Banken, allein oder unter Beteiligung der Stadtgemeinde den geplanten Hafen bauen und betreiben würden. Nach langem Schriftwechsel gab das Konsortium, das sich noch am günstigsten zur Sache gestellt hatte, die Erklärung ab, daß ihm eine Mitwirkung des werbenden Kapitals beziehungsweise die Vermittlung einer solchen Mitwirkung aussichtslos erscheine. Auch wenn die Stadtgemeinde die Verpflichtung übernehmen würde, eine Rente von 3 bis $3^1/_2$ Prozent zu garantieren, würde es nicht möglich sein, Privatkapitalisten zum Erwerbe der so ausgestatteten Aktien zu dem Selbstkostenpreise des Konsortiums zu gewinnen, weil die Chance einer höheren Verzinsung nicht bestehe. Es blieb

also der Stadtgemeinde nur die Wahl, entweder den Hafen auf eigene Kosten zu bebauen und zu betreiben, oder sich auf unabsehbare Zeit mit dem vom Handel schwer empfundenen Mangel eines leistungsfähigen Hafens abzufinden. Die Stadt entschied sich für den Bau und Betrieb des Hafens in eigener Regie und rechtfertigte dies Vorgehen mit den folgenden Gründen. Die Stadtgemeinde muß die Opfer für einen Hafen ebenso tragen, wie die Kosten einer neuen vom Verkehr erforderten Brücke oder die Herstellung besseren Pflasters in den Straßen, weil das Wohl und Wehe der Stadt von ihrem wirtschaftlichen Verkehr abhängt und ein gut eingerichteter Hafen diesen am besten zu fördern vermag. Die ganze Einwohnerschaft hat Vorteil, wenn die Zufuhr durch Verkehrserleichterungen verbilligt wird, wenn die Stadt sich zu einem Stapelplatz für die wichtigsten Bedarfsartikel des Lebens ausbildet und die Steuerkraft der Bürger durch die Verbesserung der Erwerbsmittel wächst.

So wenig wie Breslau gelang es Magdeburg trotz aller Bemühungen und Verhandlungen, den Bau und Betrieb seines geplanten Hafens der privaten Unternehmung zu übertragen. Die Geschichte des Magdeburger Hafens ist nach den verschiedensten Richtungen hin sehr interessant und verdient es, daß wir mit einigen Worten näher darauf eingehen. Sie zeigt zunächst, daß die Städte erst lange Zeit gebraucht haben, um zu der Erkenntnis von der großen wirtschaftlichen Bedeutung eines Hafens zu gelangen. Bis zum Jahre 1842 besaß Magdeburg überhaupt keine Hafenanlage. Um den immer lauter werdenden Klagen der Schiffer über die schweren Gefahren und Verluste, die ihnen im Winter von Hochwasser und Eisgang drohten, endlich abzuhelfen, wurde damals von den städtischen Behörden die Herstellung eines Schutzhafens im Anschluß an die Zollelbe in Angriff genommen. Der neugeschaffene Winterhafen gewährte aber keinen wirksamen Schutz gegen Hochwasser und Eisgang, wie die Erfahrungen der Jahre 1845, 1846, 1847 zeigten. Namentlich der Eisgang des letzten Jahres verursachte schwere Beschädigungen der Hafenanlagen. Da die königliche Regierung die Zahlung des von ihr versprochenen Drittels der Baukosten von der Wiederherstellung des Winterhafens abhängig machte, die Baggerungskosten aber den städtischen Behörden zu hoch waren, beschlossen diese im Juli 1847, sich des Hafens zu entledigen. Sie machten für seine Instandhaltung keine Ausgaben mehr, und so versandete derselbe in kurzer Zeit vollständig. Erst in den achtziger Jahren wurde ein neuer staatlicher Winterhafen errichtet, der auch zugleich als Verkehrs- und Handelshafen dienen sollte. Die örtlichen Verhältnisse waren aber für die Benützung des Hafens als Handelshafen zu ungünstig, so daß der Bau eines allen Anforderungen des Verkehrs entsprechenden Handelshafens in Verbindung mit ausreichenden Speicheranlagen nicht länger zu umgehen war. Im Frühjahr 1884 traten Berliner Unternehmer an die Stadt heran, die auf dem

Rothenhorn umfangreiche Dockanlagen herstellen wollten. Das Projekt wurde aber ebenso wie ein zweites, in Buckau in der Nähe der städtischen Wasserwerke einen Hafen herzustellen, sehr bald fallen gelassen. Es war nämlich unterdessen die Einverleibung der Neustadt verwirklicht worden und damit die Möglichkeit gegeben, die bereits von dem Magistrat der Neustadt begonnenen Projekte zu verwirklichen und auf dem Neustädter Kämmereiwerder einen Hafen anzulegen. Der genannte Magistrat hatte nämlich mit einer privaten Firma einen Vertrag abgeschlossen, wonach ihr der Kämmereiwerder mit einem Flächeninhalt von rund 100 Morgen auf die Dauer von 99 Jahren zur Anlage und zum Betriebe eines Hafens und zur Errichtung von Dockspeichern usw. gegen eine jährliche Entschädigung von 100000 Mk. verpachtet werden sollte. Nach Ablauf des Vertrages sollten sämtliche Anlagen in das Eigentum der Stadt übergehen. Die erste Firma trat ihre Rechte einem Konsortium ab, mit dem dann der Magdeburger Magistrat als Rechtsnachfolger des Neustädter in Verhandlung trat. Er machte nunmehr den Vorschlag, eine Aktiengesellschaft zu bilden, die gegen Überweisung von 500000 Mk. Aktien der Gesellschaft an die Stadt den Kämmereiwerder übernehmen sollte. Das Anlagekapital sollte abgesehen von dem Werte des Landes 4 Millionen Mark betragen und 1½ Millionen davon in Aktien aufgebracht werden. Nachdem das Konsortium vorläufige Aktienzeichnungen bis zur Höhe von 900000 Mk. erzielt hatte, machte der Magistrat der Stadtverordnetenversammlung wegen Beteiligung der Stadtgemeinde an der geplanten Aktiengesellschaft eine Vorlage. Darin führte er aus, daß seines Erachtens zwar in erster Linie die Stadtgemeinde berufen scheine, das Hafenunternehmen aus eigenen Mitteln ins Leben zu rufen, daß aber bei der Fülle weitschichtiger Entwürfe, die derzeit die städtische Verwaltung und die Steuerkraft der Bürger in Anspruch nähmen, die Verwirklichung des Hafenprojektes durch die Stadt in naher Zeit nicht zu ermöglichen sei, und deshalb das tatkräftige Eintreten der beteiligten Handeskreise für die Sache nur willkommen geheißen werden könne. In den Ausschußberatungen wurden die vom Magistrat vorgeschlagenen Bedingungen mehrfach zu Ungunsten der zu gründenden Gesellschaft abgeändert. Bei der Schlußabstimmung erklärt eine Minorität von 23 gegen 26 Stimmen, daß sie bereit sei, zu einer Erbauung des Hafens durch die Stadt und für Rechnung der Stadt die Hand zu bieten, die Vorlage aber ablehnen müsse. Das Konsortium setzte auf Grundlage des Stadtverordnetenbeschlusses seine Bemühungen fort, eine Aktiengesellschaft zustande zu bringen. Schon nach wenigen Wochen mußte es aber mitteilen, daß es ihm nicht gelungen wäre, neue Zeichnungen zu bekommen. Ebensowenig hätte es mit einer Baugesellschaft über den Bau des Hafens abschließen können, nachdem der Aktiengesellschaft die Verpflichtung auferlegt wäre, die Ausführung der Hafen- und

Speicheranlagen nach vorhergegangener öffentlicher Ausschreibung in angemessenen Teilen zu vergeben und die Zustimmung der städtischen Behörde wegen der Vergebungsbedingung einzuholen. Nach längeren Verhandlungen erklärte sich schließlich das Konsortium bereit, gegen Bezahlung eines Betrages von 55000 Mk. die erste Firma abzufinden und der Stadt sämtliche Rechte mit allen Vorarbeiten zu überlassen. Damit war also der Bau durch eine private Firma gescheitert, und die Stadt mußte ihn nunmehr wohl oder übel übernehmen.

Als im Jahre 1886 die städtischen Behörden den Beschluß faßten, die Hafenanlagen aus städtischen Mitteln herzustellen, hatten sie keineswegs die Absicht, auch den Betrieb der Anlagen selbst zu übernehmen. In dem Bericht des Stadtverordnetenausschusses über die Vorlage des Magistrats wird die Bildung einer Gesellschaft mit mäßigem Grundvermögen empfohlen, die den Hafen pachten solle. Demgemäß wurden durch eine Bekanntmachung in der Presse Einzelunternehmer oder Gesellschaften aufgefordert, die Hafenanlage pachtweise oder auf Grund eines Betriebsüberlassungsvertrages zu übernehmen. Es lief auch auf Grund dieser Bekanntmachung bei der Stadt ein Angebot ein, das der Stadt von dem jährlichen Gewinn vorweg 1 Prozent des auf 6 Millionen angenommenen Anlagewertes und 5 Prozent des auf 1 Million geschätzten Wertes der maschinellen Anlage, im ganzen also 110000 Mk. anbot. Der dann noch verbleibende Gewinn sollte mit zwei Drittel der Stadt, mit einem Drittel der Gesellschaft zufallen. Die Verhandlungen mit der Gesellschaft zerschlugen sich aber, da der Hafenausschuß eine von den Erträgnissen des Unternehmens unabhängige feste Jahrespacht von 150000 Mk. für die Stadt und ein Aktienkapital von 1 Million verlangte. Nun nahm das Ältestenkollegium der Kaufmannschaft die Verhandlungen auf und einigte sich mit dem Magistrat über die Gründung einer Aktiengesellschaft und den Abschluß eines Pachtvertrags. Darin wurde das Grundkapital der Gesellschaft auf mindestens 500000 Mk. und die feste Jahrespacht auf 120000 Mk. bemessen. Von dem dann verbleibenden Gewinn sollten die Aktionäre zunächst eine Dividende von 4 Prozent erhalten. Der etwaige weitere Gewinn mit drei Viertel auf die Stadt, mit einem Viertel auf die Gesellschaft verteilt werden. In den Verhandlungen der Stadtverordnetenversammlungen über die Vorlage wurden die Bedingungen noch in einigen Punkten zu Ungunsten der Gesellschaft verschärft. Sehr bald stellte sich aber heraus, daß es auch dem Ältestenkollegium nicht möglich war, auf Grund der Vertragsbedingungen eine Aktiengesellschaft zustande zu bringen, und so blieb der Stadtverwaltung nichts anderes übrig, als den Betrieb selbst zu übernehmen.

Mit Ausnahme eines Kleiespeichers sind sämtliche Speichereinrichtungen des Magdeburger Hafens, nicht nur die Lösch- und Ladevorrichtungen, also die Zuckerspeicher, die Werfthalle, die Getreidespeicher, die Lagerspeicher für

Waren aller Art Eigentum der Gemeinde, und der gesamte Betrieb erfolgt in der eigenen Regie der Stadt. Die Leitung der gesamten Hafenangelegenheiten liegt in den Händen eines Hafenausschusses, der aus 2 Magistratsmitgliedern, 2 Stadtverordneten und 3 anderen Bürgern besteht. Die laufenden Geschäfte werden von einem kaufmännischen Direktor, der Hafenaußendienst von einem Hafenmeister geleitet. Der Eisenbahnbetrieb erfolgt gleichfalls durch städtische Beamte. Sämtliche Arbeitsleistungen im Hafen werden grundsätzlich nur durch Arbeiter ausgeführt, die von der Stadt im Akkordverhältnis beschäftigt werden; fremde Arbeiter werden nur ausnahmsweise zugelassen. In Magdeburg ist also der städtische Hafenbetrieb — es handelt sich um einen Handelshafen — bis in seine letzten Konsequenzen durchgeführt. Das ist nicht überall der Fall. Vielerorts werden von der Stadtverwaltung nur die Lösch- und Ladeeinrichtungen außer den eigentlichen Hafenanlagen bereit gestellt und betrieben, während der Bau und Betrieb der Speicheranlagen in den Händen privater Unternehmerfirmen gelegen ist. So sind in Hamburg die großartigen Speicheranlagen von einer privaten Gesellschaft erbaut und werden von ihr betrieben. Mehr und mehr geht aber auch bei den Speicheranlagen die Tendenz dahin, den privaten durch den kommunalen Betrieb zu ersetzen. Selbst eine so durchaus auf manchesterlichem Standpunkt stehende Körperschaft, wie die Berliner Handelskammer, hat sich in einem Gutachten, das sie auf Ersuchen der städtischen Verkehrsdeputation über das Projekt einer städtischen Hafen- und Speicheranlage abgab, für den letzteren ausgesprochen. Die Handelskammer konstatierte in ihrem Gutachten zunächst, daß das Privatkapital den Bau der Hafenanlagen wegen der enormen Anlagekosten und der Unmöglichkeit, ihre Verzinsung durch hohe Normierung der Gebühren zu erzielen, niemals übernehmen würde. Weitergehend verlangte sie dann auch den kommunalen Bau und Betrieb der Speicher. Gesetzt, es fände sich, so führte die Handelskammer ungefähr aus, privates Kapital bereit, die erforderlichen Speicher zu bauen, so werde doch in nicht allzulanger Zeit die Bodenwertsteigerung auch aus dem neuen Unternehmen wieder eine Terraingesellschaft machen. Die Stadtgemeinde werde dagegen das einmal für die Hafenanlagen bestimmte Grundstück dauernd dem gleichen Zwecke erhalten. Sie werde auch — und das ist natürlich für die Herren von der Handelskammer von der größten Wichtigkeit — die einmal für die Benützung der Lade- und Speicheranlagen festgesetzten Spesensätze aufrecht erhalten, während die Privatspeicher „der allgemeinen privatwirtschaftlichen Norm der Preisbestimmung nach Angebot und Nachfrage folgend, in Zeiten des Güterandranges ihre Mietpreise zu erhöhen pflegen und dadurch die Preiskalkulationen umstoßen". Gegenüber der jetzigen Entwicklung der Dinge sei der früher von der Berliner Stadtverwaltung eingenommene Standpunkt zwar für Lösch- und Ladegelegen-

heiten zu sorgen, die Herstellung von Speichern dagegen den Interessenten zu überlassen, nicht mehr haltbar. Vielmehr seien die Speicheranlagen für die reguläre Versorgung der Bevölkerung gerade auch mit den unentbehrlichsten Nahrungsmitteln ebenso notwendig und gegenwärtig ohne die Hilfe der Gemeinde ebensowenig zu beschaffen, wie die Hafenanlage. Mag nun auch das Motiv der Handelskammer für diese Begründung vor allem darin zu suchen sein, daß durch den kommunalen Bau und Betrieb der Hafen- und Speicheranlagen billige Gebührensätze möglich werden, und so ein Teil der sonst von dem Handel zu tragenden Unkosten auf die Gesamtheit der Steuerzahler abgewälzt wird, mit ihrer Begründung hat sie auf jeden Fall vollständig recht. Die Stadtgemeinde vermag wie bei allen anderen wirtschaftlichen Unternehmungen, zum Beispiel den Gaswerken, Elektrizitätswerken, Straßenbahnen, so auch bei den Hafenanlagen auf den Profit zu verzichten und die Gebührensätze so zu bemessen, daß sie die Entwicklung des Verkehrs fördert, diese aber vielleicht mit einem von der Gemeinde zu tragenden Defizit erkauft. Nur eine Stadtgemeinde konnte sich, wie das zum Beispiel Mannheim dem Staate gegenüber tat, verpflichten, aus dem ganzen Hafenunternehmen keinerlei direkten Gewinn zu ziehen. Ja, diese Stadt ging noch weiter. Sie verzichtete nicht nur auf einen privatwirtschaftlichen Gewinn, sondern war auch bereit, nötigenfalls von der völligen Deckung der Selbstkosten abzustehen. Sie nahm daher die Platzpreisberechnung nicht nach allgemeinen Gesichtspunkten vor, sondern berücksichtigte vielmehr die jeweiligen besonderen Kosten für Geländeerwerb, Erdarbeiten, Herstellung der Ufer, Zufahrstraßen, Kanalisation, Eisenbahnverbindung, Vorarbeiten, Bauaufsicht, Kapitalbeschaffung und Bauzinsen und nahm auf Grund derselben der Verkauf der Industrieplätze auf dem rechten Ufer zu einem Preis von 5 bis 10 Mk. pro Quadratmeter und die Verpachtung der Lagerplätze zu 45 bis 90 Pf. pro Quadratmeter vor. Darin sind die Kosten für Gas- und Wasserleitung, sowie für die Leitung elektrischer Energie nicht mit einbegriffen. Sie kommen überhaupt nicht in Anrechnung, sondern sollen aus den zu erhebenden Gebühren verzinst werden. Damit aber die so gewährten Vergünstigungen auch tatsächlich der Industrie zugute kämen und nicht als Extraprofit in die Taschen der Grundstückspekulanten wanderten, wurden auf Anraten der Vertreter des Handels und der Industrie eine dreijährige Verkaufssperre im Kaufvertrag zur Bedingung gemacht — ein allerdings nur sehr wenig wirksames Mittel. Erfolgreicher gegen die spekulative Steigerung der Bodenrente für Hafengrundstücke wäre die Vergebung der Grundstücke in Erbpacht auf längere Zeitperioden gewesen, wie sie zum Beispiel in Frankfurt a. M. ausgebildet worden ist. Auch die von der Ulmer Stadtverwaltung für den Verkauf von Fabrikgrundstücken aufgestellten Bedingungen hätten einen sichereren Erfolg garantiert.

Drittes Kapitel.

Städtische Kreditanstalten.

A. Sparkassen.

Die Sparkassen haben sich in Deutschland so wenig wie in anderen Ländern aus der Initiative derjenigen Volkskreise entwickelt, für die sie bestimmt waren. Überall sind sie von Mitgliedern der höheren Klassen, häufig von den Staatsregierungen selbst gegründet worden. Das Motiv ihrer Gründung ging dahin, den ärmeren Schichten der Bevölkerung Gelegenheit zur sicheren und zinstragenden Anlage ihrer Ersparnisse zu geben. Dadurch sollte einer Verarmung dieser Klassen vorgebeugt und die bedeutenden Armenlasten erleichtert werden. „Es ist eine allgemeine Erfahrung", so heißt es in der Bekanntmachung der Zentralleitung des Wohltätigkeitsvereins vom 12. Mai 1818, betreffend die Errichtung der Württembergischen Sparkasse, „daß manche Arme nur deshalb immer arm bleiben, weil sie das Wenige, was sie besitzen, nicht zu Rat zu halten wissen, und daß kleine Einnahmen leichter verschleudert werden, wenn man keinen bestimmten Zweck dafür hat, ja, daß auch selbst der sparsame Arme oft nur darum nicht in bessere Umstände kommt, weil er es nicht versteht, seine Ersparnisse klug und nützlich zu verwalten." Die Sparkassen wurden also als Anstalten der vorbeugenden Armenpflege gegründet. Es wird direkt ausgesprochen, daß es die Aufgabe der Armenverwaltungen sei, Sparkassen zur Verhütung der Verarmung zu errichten. Forderte doch die Allgemeine Verordnung, das Armenwesen betreffend, die die bayerische Regierung im Jahre 1816 publizierte, die Armenpfleger zu einem solchen Vorgehen mit folgenden Worten auf: „Außerdem sollen die Armenpfleger bedacht sein, . . . nach Umständen für die Bildung von Sparkassen für Zeiten des Alters und der Not und für die Ausmittlung von Leihkassen zu sorgen." Hier werden also die Sparkassen neben den Leihhäusern genannt. In der Tat sind sie an vielen Orten in Verbindung mit diesen Anstalten ins Leben getreten. Das Leihhaus erschien damals zu Anfang des neunzehnten Jahrhunderts, also zu einer Zeit allgemeinen Darniederliegens des Gewerbes, als das wichtigere Institut, und die Sparkasse war dazu bestimmt, ihm die für seinen Betrieb erforderlichen Mittel zuzuführen. Mittels der Leihhäuser suchte man besonders dem Unwesen des Wuchers zu steuern.

Gerade die Stadtverwaltungen forderten die Errichtung solcher Leihhäuser, da sie sich von ihnen eine Verminderung der Armenlasten versprachen. Die Verbindung von Leihhaus und Sparkasse war sehr verbreitet. So sah zum Beispiel der Entwurf der Karlsruher Leihhausordnung die Verbindung mit einer Anleiheanstalt vor, um größere Kapitalien durch Ausgabe von Obligationen herbeizuziehen, daneben aber auch von Dienstboten, Tagelöhnern usw. Spargelder anzunehmen. Ähnlich wie in Karlsruhe traten auch die Sparkassen in Mannheim, Freiburg, Heidelberg teils in nahe Beziehung zu den dort bereits errichteten Leihhäusern, teils wurden sie in Verbindung mit solchen errichtet. Die älteren Sparkassen unterhielten diese Verbindung mit den Leihhäusern noch auf längere Zeit hinaus. In Mannheim zum Beispiel löste sich dieselbe erst im Jahre 1841. Die Leihhäuser übernahmen die Gelder der Sparkasse in ihren Betrieb. Das war natürlich nur so lange möglich, als die Spargelder langsam und in geringem Umfange den Sparkassen zuflossen. Sehr bald wurde aber der Zufluß so stark, daß die Leihhäuser die Gelder in ihrem Betriebe nicht mehr unterbringen konnten, wozu dann auch noch der Rückgang ihres Geschäftumfanges das Seinige beitrug. So löste sich denn die Verbindung zwischen Leihhaus und Sparkasse in dem Maße, als sich die letzteren zu größeren Geldinstituten auswuchsen.

Die armenpflegerische Auffassung, die an der Wiege der Sparkassen gestanden, hat dieselben während ihres ganzen Entwicklungsganges begleitet und auf Schritt und Tritt in ihrer Entwicklung gehindert. Auch heute noch hat sie zahlreiche Vertreter. So bezeichnet Loening in Schönbergs Handbuch der politischen Ökonomie die Sparkassen als Anstalten, die ihre Entstehung und Ausbildung dem Wohltätigkeitssinn verdanken und speziell den Zweck verfolgen, die unteren Klassen der Bevölkerung vor Verarmung zu bewahren, wenn sie auch freilich nicht als spezifische Anstalten der Armenpflege verzeichnet werden könnten. Noch schärfer betont Schäfer diese Auffassung im Handwörterbuch der Staatswissenschaften, 2. Supplementband, S. 823. Nach ihm muß das Sparkassenwesen im innigsten Zusammenhange mit der Armenpflege bleiben. Da dieselbe nach ihrer geschichtlichen Entwicklung bei uns nicht zentralisiert werden könne, sondern stets eine Last der Kommunen bleiben werde, so dürfe man diesen auch nicht in ihren Sparkassen — dies ist besonders gegen die Postsparkassen gerichtet — ein wichtiges Organ abnehmen oder abstumpfen.

Die historische Verbindung zwischen Armenpflege und Sparkasse kann nicht bestritten werden. Aus ihr erklärt sich auch die Tatsache, daß das Sparkassenwesen in Deutschland im wesentlichen eine Schöpfung der mit der Armenpflege betrauten Gemeinde gewesen ist. Allerdings sind die ersten Sparkassen in Deutschland auf die Initiative privater Vereinigungen zurückzuführen.

Gemeinnützige Vereine, wie in Hamburg, Aachen, Frankfurt a. M., Karlsruhe usw. oder Aktiengesellschaften, wie in Danzig, Bremen usw. waren in dieser Richtung tätig. Anfänglich hielten sich also die kommunalen Körperschaften etwas zurück. Sie scheuten davor, die Garantie für die Sparkassen zu übernehmen, da sie von derselben eine schwere Belastung der Gemeindefinanzen erwarteten. Vergeblich bemühte sich die Regierung in Baden mit ihren Erlassen von 1827 und 1832, die Gemeindeverwaltungen zur Einrichtung von Sparkassen anzuregen. Nur in Pforzheim, Oppenau, Offenburg und Lahr entschlossen sich die Gemeinden dazu, die Garantie für diese Anstalten zu übernehmen. Bei dieser ablehnenden Haltung der Gemeinden erfolgte in Baden die weitere Entwicklung des Sparkassenwesens während der nächsten Zeit in der Bildung von genossenschaftlichen Sparkassen, und es bedurfte langjähriger Bemühungen seitens der Gesellschaften und des Staates, die Gemeinden zur Garantieübernahme zu veranlassen. Wo sich diese dazu entschlossen, beanspruchten sie als Gegenleistung für die Garantieübernahme die Einräumung gewisser Aufsichts- und Revisionsrechte über die Spargesellschaften und gewannen auf diese Weise einen entscheidenden Einfluß auf die Sparkassen. Die Entwicklung schließt in Baden damit, daß die überwiegende Mehrzahl der Sparkassen mit der Gemeindebürgschaft ausgestattet wurde und tatsächlich zu Veranstaltungen der kommunalen Wohltätigkeitspflege wurde. Im Laufe derselben hatte sich nämlich das Verhältnis zwischen Gemeinde und Sparkasse umgedreht. Hatten früher die Gemeindeverwaltungen die Garantieleistung abgelehnt oder nur mit Widerstreben übernommen, so wollte jetzt jede Gemeinde ihre eigene Sparkasse haben. Hatten sie doch die angenehme Erfahrung gemacht, daß die Sparkassen unter dem Gesichtspunkte der Gemeindefinanzen sehr wertvolle und einträgliche Institute sind. Die starke Vermehrung der Sparkassen in den letzten Jahrzehnten hat ihren Hauptgrund in dem Bestreben der Gemeinden, diese Institute für ihre finanziellen Zwecke auszubeuten. In manchen kleinen Landorten wurden nur deshalb Sparkassen gegründet, weil die Gemeindeverwaltung „es satt hatte, die Nachbargemeinde die schönen Überschüsse einstecken zu sehen, welche die eigenen Gemeindeangehörigen durch ihre Spareinlagen mit hatten schaffen helfen.“ Trotz aller Gegenbestrebungen des Ministeriums, das in dem Nebeneinanderbestehen vieler kleiner Anstalten eine wirtschaftliche Kraftverschwendung sah, konnte die Gründung zahlreicher neuer Zwergsparkassen nicht verhindert werden, da es an einer rechtlichen Handhabe fehlte, die Errichtung einer Gemeindesparkasse von dem Bedürfnisnachweis abhängig zu machen.*

* Vergleiche für die badische Entwicklung Schulte, „Die Entwicklung des Sparkassenwesens im Großherzogtum Baden“. Tübingen 1901. S. 36, 41, 80, 81.

Ähnlich wie in Baden war die Entwicklung des Sparkassenwesens in anderen Bundesstaaten. Anfänglich überließen es die Gemeinden gemeinnützigen Vereinen, Genossenschaften usw., Sparkassen zu gründen und lehnten die Garantieübernahme für die Verbindlichkeiten der privaten Sparkassen ab. Sehr bald aber erkannten sie ihren Fehler. Denn andere Städte, die weitsichtiger gewesen waren, zogen aus den Überschüssen ihrer kommunalen Sparkassen große Einnahmen, über die sie frei oder so gut wie frei verfügen konnten, während in den Städten mit privaten Sparkassen die privaten Vereine von der Gemeinde um Subventionen für gemeinnützige Unternehmungen gebeten werden mußten. Häufig lehnten die privaten Sparkassen die Gewährung solcher Subventionen ab. An anderen Orten bestimmten sie die Zwecke, zu denen die Gemeinden die Subventionen verwenden sollten. Um nun die blühenden privaten Sparkassen in Gemeindebesitz zu bringen, wurden alle Hebel in Bewegung gesetzt. Man kaufte die Aktien von den einzelnen Inhabern für die Gemeinden auf oder bot Aversionalsummen im ganzen und überließ es den Aktionären, sich zu einigen. Sehr bedeutende Summen, das Drei- und Fünffache des Reingewinns und mehr, mußten für die Ablösung bezahlt werden. Wo aber die Aktionäre den Ankauf ablehnten, griffen die Gemeinden zu dem probaten Mittel der Konkurrenz, um dadurch den Wert der Sparkassenaktien herunterzudrücken. Dabei sind sie oft überraschend erfolgreich gewesen. Gewöhnlich wurde ein großer Teil der Einlagen bei der Aktiensparkasse gekündigt und in die neugegründete Gemeindesparkasse eingezahlt. Hier und da bestehen beide Kassen nebeneinander fort, obschon die städtische Sparkasse die private bald überflügelte. In der Mehrzahl der Fälle ließen es die letzteren aber nicht dazu kommen, sondern waren froh, ihre Sparkasse zu guten Preisen los zu werden. So ist also die kommunale Sparkasse die in Deutschland herrschende Form geworden, wobei wir die Gemeinden, Kreise, Bezirke, Provinzen als kommunale Körperschaften zusammenfassen.

Die eigentümliche Entwicklung des Sparkassenwesens, das private Sparkassen, private mit kommunaler Garantie und kommunale nebeneinander erzeugte, hat auch dazu geführt, daß das Sparkassenwesen erst sehr spät und nur in wenigen Bundesstaaten gesetzlich geregelt wurde. In den meisten Staaten fehlt es vollständig an Gesetzen. An ihrer Stelle herrscht der Erlaß und die Verordnung des Ministeriums oder der diesem nachgeordneten staatlichen Aufsichtsbehörden. Daher konnte sich die staatliche Bureaukratie frei und ungehindert ausleben. Überall, wo nicht Gesetze das freie Ermessen der staatlichen Behörde einschränken, sehen wir sie an der Arbeit, wirtschaftliche Einrichtungen in die Fesseln zahlloser Verordnungen einzuschnüren, ihnen jede Bewegungsfreiheit zu rauben und ihre rasche Entwicklung in Übereinstimmung

mit den sich stetig ändernden Bedürfnissen des wirtschaftlichen Lebens unmöglich zu machen. Das gilt auch für das Sparkassenwesen. So hatten sich in Preußen bis zum Jahre 1838 die staatlichen Behörden sehr wenig um die Sparkassen gekümmert, und diese waren in der Freiheit vorzüglich gediehen. Erst das preußische Reglement von 1838 hat die Materie des kommunalen Sparkassenwesens zu regeln gesucht. Wenn es auch eine ziemlich weitgehende Aufsicht der staatlichen Behörde, des Oberpräsidenten, statuierte, so hielt es sich doch im allgemeinen von einer kleinlichen Reglementiererei frei. Es verlangt zwar die Genehmigung des Sparkassenstatuts, aber diese Genehmigung zur Errichtung von Sparkassen soll keiner Gemeinde versagt werden, „welche deshalb zweckmäßige Vorschläge tut und nach ihrer Lage und im geordneten Zustande ihres Haushalts den Einlegern Sicherheit zu leisten imstande ist". Der Gedanke, daß die Vorschläge der Gemeinde, sofern sie zweckmäßig sind, berücksichtigt werden sollen, und der Oberpräsident nur dann die Vorschläge ablehnen kann, wenn die Sicherstellung der Einlagen und der Kommunalhaushalt durch sie gefährdet werden, zieht sich wie ein roter Faden durch das ganze Gesetz. Das Reglement schreibt vor, daß aus den Überschüssen des Betriebes ein hinreichendes Kapital gebildet werden soll, um etwaige Verluste der Sparkasse zu decken und die Verpflichtung gegen die Einleger zu erfüllen, ohne daß die Stadtgemeinde in Anspruch genommen werden muß. Es soll ferner dem Ermessen der Gemeinden überlassen bleiben, ob sie nach den besonderen Verhältnissen des Ortes ein Maximum der einzelnen Einlagen und der Gesamteinlagesumme bestimmen wollen oder nicht. Der Oberpräsident erhält nur das Recht, eine Änderung zu verlangen, wenn die Erfahrung zeigt, daß aus der Bestimmung Nachteile für die Institute oder die Gemeinden hervorgehen. Und so durch das ganze Reglement. Seitdem aber haben, um die Worte des Oberbürgermeisters Dr. Möllmann zu gebrauchen, Ministerial-, Oberpräsidial-, Regierungs- und Landratserlasse die gute Verordnung dermaßen überwuchert, daß alle praktischen Sparkassenmänner schon lange den Wunsch einer neuen gesetzlichen Regelung haben. Ministerialerlasse haben den hinreichenden Reservefonds auf 10 Prozent der Einlagen festgesetzt. Sie haben über die Beleihung der Grundstücke zur ersten Hypothek formelle Vorschriften bis in die kleinsten Einzelheiten erlassen. Kurz, sie haben, soweit irgend möglich, die Freiheit der Sparkassenverwaltungen eingeschränkt und der bureaukratischen Gleichmacherei unterworfen. Die Befürchtung, daß alle ihre eingehenden Bestimmungen in einem Sparkassengesetze Aufnahme finden würden, hat die Sparkassenverwaltungen abgehalten, für den Erlaß des dringend notwendig gewordenen Gesetzes zu agitieren. Erst als die Regierung dem Erlaß eines solchen Gesetzes näher trat, haben die Sparkassen und Stadtverwaltungen ihre Ansichten über die Neuregelung des Spar-

kassenwesens formuliert und der Regierung vorgetragen. Sie verlangen, daß den Sparkassen die weitgehendste Freiheit gestattet wird, und daß die Bestimmungen des Gesetzes nicht durch bevormundende und schablonisierende Verfügungen der Ausführungs- und Aufsichtsbehörden eingeengt werden. Die Aufsicht der Staatsbehörden soll sich nicht auf die Einzelheiten des Betriebs erstrecken. Den Gemeinden und Sparkassenverwaltungen soll daher freistehen, über die Art ihrer Buchführung zu bestimmen, den Zinsfuß für die Einlagen und Ausleihen festzusetzen, einen niedrigsten oder höchsten Einlagebetrag vorzuschreiben oder nicht, den Übertragbarkeitsverkehr einzurichten, Sparmarken einzuführen, gesperrte Sparkassenbücher auszugeben, sich mit anderen Sparkassenverbänden zusammenzuschließen, über die Art der Anlage der Sparkassengelder zu entscheiden, den Lombardverkehr einzuführen usw. Der gesetzlichen Bestimmung soll dagegen die Festsetzung der Höhe des Reservefonds, sowie der Grundsätze über die Berechnung der Inhaberpapiere in der Bilanz, der statutarischen Bestimmung die Feststellung der Beleihungsgrenzen und der Grundsätze für die Wertermittlung der Grundstücke überwiesen werden.

Die von dem preußischen Ministerium aufgestellten Grundsätze zu einem Gesetze über die kommunalen Sparkassen, die im Jahre 1895 veröffentlicht wurden, entsprachen diesen Forderungen in keiner Weise. Sie griffen gerade in die Betriebsführung der Sparkassen, die doch wie jedes Geldinstitut von den allgemeinen wirtschaftlichen Verhältnissen bedingt ist, aufs tiefste ein und schablonisierten zum Beispiel die Anlegung der Spareinlagen in einer Weise, die den Sparkassenverwaltungen jede Bewegungsfreiheit nahm und die Interessen der Geldnehmer aufs schwerste schädigen mußte. Glücklicherweise ist es zu keiner gesetzlichen Aktion gekommen und sind die preußischen Sparkassen vor diesem Danaergeschenke bewahrt geblieben.

Die gleiche Entwicklung der Sparkassen von größter Bewegungsfreiheit bis zu enger Beschränkung durch Regierungsverordnungen können wir auch in anderen deutschen Bundesstaaten beobachten. So war in Baden ursprünglich nur für die Übernahme der Garantie seitens der Gemeinden und für die Entstehung der Gemeindesparkassen selber die Genehmigung der Kreisregierung vorgeschrieben. Auf die innere Organisation und auf die Geschäftsführung derselben konnte diese dauernd nur in geringem Maße einwirken. Um nun eine Handhabe für die Ausdehnung der Aufsichtsrechte zu finden, erklärte man die Sparkassen mit Gemeindebürgschaft als öffentliche Anstalten mit Körperschaftsrecht im Sinne des § 9 des zweiten Konstitutionsediktes und unterwarf damit ihre Entstehung und Verwaltung der Genehmigung und Aufsicht der Staatsbehörden. Die Errichtung neuer und die Aufhebung bestehender öffentlicher Sparkassen, die Erteilung neuer Berechtigungen an dieselben und die Veränderungen in ihrer Verfassung und Bestimmung wurden in den Bereich

des staatlichen Aufsichtsrechtes gezogen. Alle Bestimmungen, die sich mit den wesentlichen Grundlagen des Instituts beschäftigten, bedurften der ministeriellen Zustimmung. Zu diesen rechnete das Ministerium die Bildung der Aufsichtsräte und die Wahl der Beamten der Sparkasse, die Garantie derselben durch die Gemeinden, die Verwendung der Gelder der Kasse, insbesondere auch der Überschüsse, die Größe der Einlagen, die Höhe des dafür zu zahlenden Zinsfußes, den Bezirk und die Klasse von Personen, auf welche die Anstalt sich erstrecken soll. So wurden die wichtigsten Bestimmungen des Statuts von der ministeriellen Genehmigung abhängig gemacht. Hinsichtlich der laufenden Verwaltung der Sparkassen beschränkte sich die Staatsaufsicht darauf, sich das Recht jederzeitiger Einsicht in die Bücher und Rechnungen der Anstalt zu sichern und die Beobachtung der Statuten durch geeignete Anordnungen an die Verwaltung der Anstalt zu überwachen. Alljährlich sollte ferner der Staatsbehörde ein Ausweis über den Stand der Kasse und des Vermögens vorgelegt werden. Den Sparkassen blieb also zunächst noch die allgemeine staatliche Kontrolle ihrer Rechnungsabschlüsse erspart. Da sich aber auf dem Gebiete des Rechnungswesens der Sparkassen Mißstände herausbildeten, an vielen Orten überhaupt keine ordnungsmäßige Rechnungsprüfung stattfand, so richtete ein Erlaß des Ministeriums des Innern von 1878 für alle Sparkassen die staatliche Abhör und Verbescheidung ihrer Rechnungen ein. Die Abhör wurde den Bezirksämtern übertragen. Nur die Sparkassen der der Städteordnung unterstehenden Städte blieben zunächst ausgenommen, wurden aber im Jahre 1879 gleichfalls derselben unterworfen.

Das Gesetz vom 9. April 1880 regelte dann das badische Sparkassenwesen ganz im Sinne der ministeriellen Erlasse. Die Verwaltung der Sparkassen kann in Gemeinden, die nicht der Städteordnung unterstehen, durch den Gemeinderat beziehungsweise durch einen besonderen Verwaltungsrat, in den Städten der Städteordnung durch eine besondere Kommission erfolgen, deren Mitglieder vom Stadtrat ernannt werden. Die Beschlüsse des Verwaltungsrates unterliegen in bestimmten namhaft gemachten Fällen der Genehmigung des Bürgerausschusses und damit auch der Staatsgenehmigung. Diese muß auch dann eingeholt werden, wenn Kapitaleinlagen in anderer Weise als im Gesetze zugelassen, erfolgen, oder Kapitalien als Darlehen an die bürgenden Gemeinden gegeben werden sollen. Die Verwaltung der Sparkasse unterliegt der Staatsaufsicht, ihre Rechnung der staatlichen Abhör. Die Form der Kassen- und Rechnungsführung wird durch besondere Verordnung geregelt. Die Kapitalanlagen dürfen nur in den vom Gesetz zugelassenen Arten erfolgen. Ausnahmsweise können in einzelnen besonderen Fällen auch andere Kapitalanlagen und laufende Rechnungen mit staatlicher Genehmigung begründet werden. Andere Geschäftszweige als Waisenkassen und ausnahms-

weise Leihanstalten oder Hinterlegungskassen dürfen mit Gemeindesparkassen nicht verbunden sein. Mit diesem Gesetze war die Unterwerfung der Sparkassen unter die staatliche Aufsicht vollendet. Die Beschränkungen des Gesetzes, insbesondere die hinsichtlich der Kapitalanlage wurden von den Sparkassen sehr drückend empfunden. Im Amtsbezirk Lörrach verzichteten sogar sieben Sparkassen auf die Gemeindebürgschaft nur, um den Bestimmungen des Gesetzes zu entgehen.

Wir haben bereits oben darauf hingewiesen, daß die Sparkassen ursprünglich als Institute der vorbeugenden Armenpflege gedacht waren, und ihre Benützung infolgedessen auf die Angehörigen der ärmeren Klassen beschränkt war. So beschränkten zum Beispiel die Jeversche Ersparungskasse den Personenkreis der Benützer auf die im kleinen erwerbenden Klassen, die Württembergische Sparkasse auf alle die, welche zu den ärmeren Volksklassen des Königreichs zu rechnen sind, also nicht nur Dienstboten jeder Art, sondern auch die im täglichen Solde stehenden Militärpersonen, diejenigen, die um Tag- oder Wochenlöhne arbeiten, solche, die überhaupt zu niederen Diensten angestellt sind, oder durch geringere Handarbeit sich ernähren. Daneben gab es Sparkassen, die jede Beschränkung des Personenkreises verwarfen. Die Dresdener Sparkasse zum Beispiel wollte von vornherein allen Bürgern Gelegenheit geben, „kleine Ersparnisse und andere Gelder sicher und zinsbar anzulegen“. Erst nach und nach wurden diese Beschränkungen, die die Benützung der Sparkasse nur den ärmeren Bevölkerungsklassen gestatteten, aufgehoben, und wurde der Wirkungskreis der Sparkassen schrittweise erweitert. Sie nahmen zunächst auch Mündelgelder über den niedrig festgesetzten Maximalbetrag der Einlagen an, dann auch städtische Gelder, Gelder von Stiftungen und gemeinnützigen Vereinen ohne Beschränkung, schließlich erhöhte man das Maximum allgemein und hob am Ende jede Beschränkung des Einlagebetrages auf. Bei solchen Sparkassen erinnert dann nur noch der höhere Zinsfuß für kleinere Anlagen daran, daß sie ursprünglich ausschließlich für die Angehörigen der ärmeren Klassen bestimmt waren und dementsprechend mit einem sehr niedrigen Maximalbetrage der Einlagen ihre Laufbahn begonnen hatten.

Die Ausdehnung des Einlegerkreises über die ärmeren Bevölkerungskreise hinaus, für die ursprünglich die Sparkassen bestimmt waren, vollzog sich sehr früh. Zirka zehn Jahre nach der Eröffnung der ersten bayerischen Sparkasse in Nürnberg klagt schon eine bayerische Verordnung vom Jahre 1843 darüber, daß sich die Sparkassen, „deren ursprünglicher und eigentlicher Zweck darin besteht, Kindern und den Unansässigen der minderbemittelten Klasse zur allmählichen Ansammlung, Mehrung, sicheren Bewahrung und nutzbringenden Anlegung ihrer eigenen Ersparnisse Gelegenheit zu gewähren, hierdurch aber den Sinn für Enthaltsamkeit und kluge Sparsamkeit zu fördern und dem

Pauperismus entgegenzuwirken", von ihrer eigentlichen Zweckbestimmung im Laufe der Zeit entfernt hätten. Eine große Zahl von Unberufenen habe sich in den Mitgenuß der Anstalten gedrängt. Es sei daher eine ebenso wichtige als dringende Aufgabe, die Sparkassen auf ihre wahre Bestimmung wieder zurückzuführen. Die Verordnung stellte daher den Grundsatz auf, daß zur Teilnahme an den Sparanstalten nur mehr alle Minderjährigen ohne Unterschied des Standes und der Klasse, Dienstboten, Lehrlinge, Handwerksgesellen und Fabrikarbeiter und Tagelöhner, alle diese nur bezüglich ihrer eigenen Ersparnisse zugelassen werden sollten. Von dieser Regel können jedoch die Kreisregierungen Ausnahmen gestatten und auch andere Klassen zur Teilnahme an den Sparkassen zulassen, wo es nach den örtlichen Verhältnissen als notwendig oder wünschenswert und dem Zweck dieser Anstalten angemessen erscheint. Diese Beschränkungen ließen sich aber in der Praxis nicht durchführen; die Bestimmungen der Verordnung blieben tatsächlich außer Acht. In den Reformbestrebungen der sechziger Jahre fanden sie die schärfsten Angriffe, aber erst die Verordnung von 1874 hob die Beschränkung der Einlageberechtigung auf. Die gleiche Erscheinung können wir auch in Sachsen beobachten. Auch in der Generalverordnung des Ministeriums des Innern von 1860 wird darauf hingewiesen, daß die Natur der Sparkassen, den ärmeren Einwohnerklassen Gelegenheit zu sicherer Ansammlung und nutzbarer Anlegung ihrer kleinen Ersparnisse zu bieten, nicht richtig erkannt werde, sich vielmehr das Bestreben gezeigt habe, die Anstalten für die Kommunen unmittelbar nutzbar zu machen. Man fordere deshalb eine immer erweitertere Zulassung höherer Einlagen, zeige geringe Neigung zur Erhöhung des Zinsfußes und widerstrebe einer reichlichen Dotierung des Reservefonds. Die Sparkassen suchten ihren Wirkungskreis ständig zu erweitern, und es bestände die Gefahr, daß sie schließlich zu gewöhnlichen Bankinstituten umgestaltet würden. Gegen eine derartige Weiterentwicklung der Sparkassen suchte das Ministerium einzuschreiten und sie möglichst wiederum auf ihre ursprünglichen Zwecke zurückzuführen. Es stellte deshalb als Höchstbetrag der Einlagen die Summe von 500 Talern fest und drang mit allem Nachdrucke auf die Ansammlung eines umfänglichen Reservefonds.

Diese Bestrebungen der Staatsbehörden sind erfolglos geblieben. Die wirtschaftlichen Verhältnisse sind stärker, als alle noch so gut gemeinten staatlichen Verordnungen. Es konnte nicht verhindert werden, daß sich die Sparkassen zu Kreditinstituten entwickelten. Indem sie vielfach das Kapital der mittleren Schichten der Bevölkerung, ja sogar das größere Kapital an sich zogen, sind sie zu bedeutenden Depositenbanken geworden, deren Geschäftsführung für den Grundkredit, aber auch den Personalkredit, sowie für die Finanzwirtschaft der Gemeinden, die sie errichtet haben, von der größten Be-

deutung geworden ist. Gegen eine derartige Entwicklung läßt sich durchaus nichts einwenden. Im Gegenteil! Sie ist auch für die kleinen Sparer nutzbringend geworden. Die Bedeutung des Depositengeschäftes für die Sparkassen besteht darin, daß es einen Ausgleich zwischen den eigentlichen Sparanlagen und den Depositen und die Erhaltung des Einlagebestandes auf gleicher Höhe ermöglicht. Denn in kritischen Zeiten, wo Handel und Gewerbe darniederliegen, und die Arbeiterschaft unter drückender Arbeitslosigkeit zu leiden hat, fließen die eigentlichen Spareinlagen in gewaltigen Summen aus den Sparkassen heraus, während die Depositen, für die die Besitzer eine sichere Unterkunft suchen, den Sparkassen zufließen. In Zeiten günstiger Konjunktur ist es umgekehrt. Ferner bringen gerade die Depositen gegenüber den kleinen Einlagen der Sparkasse Gewinn. Eine genaue Untersuchung in Osnabrück hat nachgewiesen, daß erst die Einlagen von mehr als 150 Mk. der Sparkasse Gewinn bringen, alle kleineren dagegen Verlust. Es liegt also auch im Interesse der kleineren und kleinsten Einlagen, daß die Sparkassen das Depositengeschäft betreiben. Gegen diese Ausdehnung ihres Wirkungskreises läßt sich nur der manchesterliche Einwand erheben, daß kommunale Institute keine Bankgeschäfte treiben sollen. Gerade unter dem Gesichtspunkte der Fürsorge für das mittlere und kleine Bürgertum, der Förderung ihrer finanziellen Verhältnisse muß es als ein sozialpolitisch großer Fortschritt bezeichnet werden, daß sich in den Sparkassen die Ansätze zu kommunalen Depositenbanken herausbilden, deren Aufgabe ausschließlich das reine Bankgeschäft sein muß. Nur solche kommunale Banken wären imstande, gegenüber den deutschen das spekulative Emissionsgeschäft mit dem eigentlichen Bankgeschäft verbindenden Banken ein gewisses Gegengewicht zu bilden.

Verständigerweise haben die preußischen Grundsätze vom Jahre 1895 darauf verzichtet, die Sparkassen in ihrem Geschäftsbetrieb wieder auf Verhältnisse zurückzuschrauben, die sie in langer Entwicklung mühsam überwunden hatten. Sie gaben den Sparkassen die Vornahme von Bankgeschäften frei. Insbesondere wollten sie ihnen gestatten, Kommissionsgeschäfte zum An- und Verkauf mündelsicherer Wertpapiere zu machen, den Scheck- und Kontokorrentverkehr mit öffentlichen Kassen und anderen Sparkassen, nach Erlaubnis der Aufsichtsbehörde auch mit Gemeinden und Privatpersonen zu pflegen, Depositengeschäfte und die Diskontierung von Wechseln ohne Bürgschaft vorzunehmen. Es sollte also den Sparkassen das eigentliche Bankgeschäft freigegeben werden. Damit wäre ihnen die Möglichkeit gegeben gewesen, sich zu Stadtbanken zu entwickeln und in Konkurrenz mit dem privaten Kapital in gemeinnütziger Weise den Kreditbedürfnissen der Bürger zu dienen.

Wir haben bereits oben darauf hingewiesen, daß sich die Sparkassen in manchen Städten in direkter Verbindung mit den Leihhäusern oder im engen

Anschluß an dieselben entwickelt haben, und daß diese Verbindung sich erst dann löste, als der Zufluß der Sparkasseneinlagen zu groß wurde, als daß er im Leihhausgeschäfte hätte vollständig verwendet werden können. Die Verbindung der Sparkassen mit den städtischen Verwaltungen beschränkt sich aber nicht auf diese Geschäfte. Die Sparkassen geben auch an andere städtische Verwaltungszweige Darlehen, so zum Beispiel an die städtische Lagerhausverwaltung in München, an die Gas- und Wasserwerke in Düsseldorf. Oder sie gewähren den Stadtkassen Anleihen, wie in Elberfeld, Essen, Frankfurt a. M., Straßburg usw. Sehr häufig stehen sie auch im Kontokorrentverkehr mit den Stadtkassen. So nahm zum Beispiel die Mannheimer Stadtkasse die durch Rückzahlung seitens des Leihhauses frei werdenden Kapitalien der Sparkasse auf. Dadurch bewahrte sie die Sparkasse, die die Gelder statutengemäß nicht anders anlegen durfte, vor der Notwendigkeit, die Einlagen zurückzahlen zu müssen. Später trat die Sparkasse nicht nur mit der Stadtkasse, sondern auch mit allen übrigen städtischen Anstalten, die eigene Kassen besitzen, in laufende Rechnung. Sie legte nicht nur fast ihren ganzen Einlagebestand auf diese Weise bei der Stadt an, sondern nahm auch die überschüssigen Geldvorräte der städtischen Anstalten auf, kurz, entwickelte sich zu einem städtischen Bankinstitute. Dieser Kontokorrentverkehr mit den städtischen Kassen bestand bis zu dem Jahre 1895.*

In dem Maße, wie sich die Sparkassen zu Depositenbanken entwickelten, machte sich auch bei ihnen das Bestreben geltend, größere Geldbeträge möglichst bald in Zinsgenuß zu bringen, um eben dadurch die Kapitalienbesitzer zu veranlassen, ihre Gelder der Sparkasse anzuvertrauen. Denn die sofort eintretende Verzinsung gewährt dem Kapitalisten die Möglichkeit, sein Geld so lange auf der Sparkasse liegen zu lassen, bis er in der Lage ist, es anderswo vorteilhafter anzulegen. Der kleine Sparer hat dagegen ein viel geringeres Interesse am sofortigen, aber niedrigeren Zinsgenuß. Ihm kommt es vielmehr darauf an, möglichst hohe Zinsen zu erhalten, wenn die Verzinsung auch erst am ersten des nächsten Monats nach dem Termin seiner Einzahlung beginnt.

Die Sparkassen, die nicht nur eigentliche Spareinlagen, sondern auch größere Summen als Depositen annehmen, sehen sich gezwungen, zur Unterbringung der größeren Einlagen ihren Geschäftskreis auszudehnen und insbesondere das Hypothekengeschäft besonders stark zu betreiben. So wurden die Sparkassen zu Hypothekenbanken, deren Tätigkeit für die städtische Bautätigkeit von der größten Bedeutung ist. Die Organisation der Sparkasse, die ihre Einlagen auf Kündigung erhält, ist aber als solche nicht gerade für

* Vergl. Schulte, a. a. O., S. 49.

den Betrieb des Hypothekengeschäftes geeignet. Gegenüber den privaten und sonstigen Hypothekenbanken ist sie deshalb in großem Nachteile. Diese geben unkündbare Pfandbriefe aus, von denen sie nur den kleinen Teil der verlosten zurückzuzahlen brauchen. Die Mangelhaftigkeit der Sparkassenorganisation zeigte sich, als mit dem Aufschwung der Industrie Ende der neunziger Jahre wieder eine stärkere Nachfrage nach Geld eintrat. Die Einlagen flossen infolgedessen nicht mehr so stark wie früher zu. Der Eingang wurde sogar an vielen Orten durch den Abfluß überwogen. Infolgedessen sahen sich die Sparkassenverwaltungen in die unangenehme Lage gebracht, entweder Wertpapiere zu verkaufen, was ihnen bei dem niedrigen Kurs derselben große Verluste brachte, oder Hypotheken zu kündigen. Erst die eintretende Krisis, die den Geldbedarf der Industrie bedeutend verringerte, hat die Sparkassen aus dieser Notlage befreit.

Um nun festzustellen, inwieweit sich die städtischen Sparkassen von der Beschränkung, Sparinstitute der ärmeren Klassen und nichts weiter zu sein, befreit haben, seien hier in einer Tabelle einige wichtige Daten vereinigt, die geeignet sind, uns darüber Auskunft zu geben.

	Maximum des Guthabens		Ausnahme für Mündelgelder, milde Stiftungen, Krankenkassen 2c.	Gliederung des Passivzinses nach der Höhe der Einlagen	Durchschnittlicher Wert eines Guthabens
	in der Regel Mk.	auf besond. Beschluß der Verwaltung 2c. Mk.	Mk		Mk.
Aachen	20000	—	—	bis 1000 Mk. stets mindestens 3%, sonst nach Stand d. Geldmarktes	—
Altona	unbeschränkt	—	—	—	1180
Augsburg	unbeschränkt	—	—	—	394
Barmen	10000	—	15000	bis 5000 Mk. 3¼%; über 5000 Mk. zwischen 4 und 2½%	502
Berlin	1000	—	—	—	363
Bielefeld	3000	ja	—	über 3000 Mk. kann niedrigerer Zinsfuß eintreten	—
Bochum	3000	ja	—	über 5000 Mk. eventuell niedrigerer Zinsfuß	1167
Bonn	6000	10000	15000	bis 1000 Mk. 3½% 1000 = 2000 = 3⅓% über 2000 = 2½%	—
Breslau	1200	—	bis 3000 Mündelgelder; andere höher	—	609

	Maximum des Guthabens		Ausnahme für Mündelgelder, milde Stiftungen, Krankenkassen ꝛc.	Gliederung des Passivzinses nach der Höhe der Einlagen	Durchschnittlicher Wert eines Guthabens
	in der Regel Mk.	auf besond. Beschluß der Verwaltung ꝛc. Mk.	Mk.		Mk.
Bromberg . . .	150	aus-nahms-weise	—	bis 150 Mk. 4% 150 = 5000 = 3% über 5000 = 2½%	—
Cassel	1000	3000	—	bis 60 Mk. 3½% über 60 Mk. 3%	264
Charlottenburg	3000	—	ja	—	390
Chemnitz	3000	—	5000	—	268
Darmstadt . . .	2000	ja	—	bis 3000 Mk. 3½% 3001 = 6000 = 3% über 6000 = 2½%	544
Dresden	3000	—	5000	—	300
Düsseldorf . . .	2000	6000	Mündelgelder: 15000 Stadtgemeinde: 500000	bis 2000 Mk. 3% 2000 = 6000 = 2½% über 6000 = besondere Vereinbarung	632
Duisburg	3000	10000	Stadtgemeinde: 30000	bis 500 Mk. 4% 500 = 3000 = 3⅓% über 3000 = 3%	578
Elbing	3000	ja	—	—	—
Erfurt	900	3000	—	—	421
Essen	3000	12000	15000	bis 600 Mk. 3⅓% 600 = 3000 = 3% über 3000 = 2½%	729
Frankfurt a. M.	10000	—	—	—	544
Frankfurt a. O.	3000	—	—	—	477
Freiburg i. B. .	25000	—	Mündelgelder: 50000 Stadtgemeinde: 300000	—	966
Fürth	10000	—	—	3%; bei Einlagen über 5000 Mk. besondere Vereinbarung	—
Hagen	1000	ja	—	—	—
Halle a. S. . . .	1000	—	—	—	499
Hannover . . .	unbeschränkt	—	—	—	466
Harburg	5000	ja	—	—	—
Köln	5000	10000	15000	bis 1000 Mk. 3⅓% 1000 = 2000 = 3% 2000 = 3000 = 2½% über 3000 = besondere Beschlüsse	469
Königsberg . . .	3000	—	ja	gesperrte Einlagen 3⅓% andere = 3%	419

	Maximum des Guthabens		Ausnahme für Mündelgelder, milde Stiftungen, Krankenkassen ꝛc.	Gliederung des Passivzinses nach der Höhe der Einlagen	Durchschnittlicher Wert eines Guthabens
	in der Regel	auf besond. Beschluß der Verwaltung ꝛc.			
	Mk.	Mk.	Mk.		Mk.
Krefeld	600	ja	—	bis 600 Mk. 4 %, falls jährl. Einlage weniger als 90 Mk., sonst $3^{1}/_{3}$ %, über 600 Mk. $2^{1}/_{2}$ %	456
Leipzig	1500	—	3000	—	327 bezw. 315
Liegnitz	1500	12000	—	—	386
Magdeburg . .	1000	3000	25000	—	485
Mainz	unbeschränkt	—	—	—	1078
Mannheim . . .	15000	—	—	bis 500 Mk. $3^{1}/_{2}$ % 500 = 5000 = $3^{1}/_{4}$ % 5000 = 15000 = 3 %	694
Mülhausen i. E.	unbeschränkt	—	—	—	365
Mülheim a. R.	1000	1500	—	bis 600 Mk. in Beträgen von unter 100 Mk. jährl. 4 %, kann für 2000 bis 3000 Mk. bis $2^{1}/_{2}$ %, über 3000 Mk. bis 2 % ermäßigt werden	—
München	3000	ja	—	—	433
M.-Gladbach . .	5000	15000	—	bis 600 Mk. 4 % 600 = 5000 = 3 %	—
Münster	150	ja	—	—	—
Nürnberg	1500	—	—	—	320
Offenbach	unbeschränkt	—	—	—	—
Osnabrück . . .	unbeschränkt	—	—	—	—
Plauen	3000	—	5000	—	413
Potsdam	2000	—	—	—	320
Remscheid . . .	2000	15000	Stadtgemeinde: 30000	bis 600 Mk. Handwerker, Fabrikarb. ꝛc. 4 %, sonst $3^{1}/_{2}$ %, über 2000 Mk. besonderer Beschluß	—
Rixdorf	5000	ja	—	—	—
Schöneberg . . .	3000	10000	—	—	—
Spandau	3000	10000	—	—	448
Stettin	5000	ja	—	—	686
Straßburg . . .	800	—	—	—	283
Stuttgart	2000 bezw. 3000	—	—	—	334
Würzburg . . .	5000	ja	—	—	155
Zwickau	3000	—	5000	—	307

Es haben also von den in der Tabelle aufgezählten Städten in ihrem Statut überhaupt keine Beschränkung des Guthabens vorgenommen die folgenden Städte: Altona, Hannover, Mainz, Mülhausen i. E., Offenbach, Osnabrück, während in 12 Städten die Verwaltung oder der Stadtrat das Recht hat, im einzelnen Falle die Annahme von Guthaben in beliebiger Höhe zu gestatten. Mit Ausnahme von Berlin, Bromberg, Crefeld, Halle a. S., Münster, Straßburg, haben die meisten anderen Städte darauf verzichtet, den reinen Sparkassencharakter festzuhalten, wennschon sie zum Teil in der Abstufung des Passivzinses versuchen, die ursprünglichen Ziele weiter zu verfolgen. Tatsächlich steht diese Zinsabstufung in direktem Widerspruch zu der Erweiterung des Depositengeschäftes durch die unbegrenzte Erhöhung der Einlagensumme, die von den gleichen städtischen Sparkassen mit Eifer angestrebt wird. Je nach den Konjunkturen des Geldmarktes kann sie direkt zu einer Schädigung des Depositengeschäftes und damit auch der Sparkasse führen. So setzte beispielshalber die Sparkassenkommission und die städtischen Kollegien Mannheims mit Wirkung vom 1. Juli 1895 an den Zinsfuß für Einlagen bis 500 Mk. auf 3½ Prozent, für Einlagen bis mit 3000 Mk. auf 3 Prozent, für Einlagen über 3000 Mk. auf 2½ Prozent fest. Diese Abstufung des Passivzinses sollte die bei der damaligen großen Geldflüssigkeit sonst zuströmenden größeren Einlagebeträge von der Sparkasse fern halten. Da aber die Sparkasse an der Erhaltung der größeren Einlagebeträge für den ungestörten und vorteilhaften Betrieb ein wesentliches Interesse hatte, wurde am 7. November 1898, um das gänzliche Abströmen dieser Einlagen zu verhüten, die Grenze, bis zu der 3 Prozent Zins bezahlt werden, von 3000 auf 5000 Mk. erhöht. Bei der steigenden Geldknappheit reichte diese Veränderung aber nicht aus, um die größeren Einlagen bei der Sparkasse festzuhalten. Es wurden daher mit Wirkung vom 1. Januar 1900 ab die Zinssätze für Einlagen bis 500 Mk. auf 3½ Prozent, für Einlagen von 500 bis 5000 Mk. auf 3¼ und für Einlagen von 5000 bis 15000 Mk. auf 3 Prozent festgesetzt. Es hatte sich eben der Sparkassenverwaltung, wie es in dem Verwaltungsbericht für die Jahre 1895 bis 1899, I, 398 heißt, die Überzeugung aufgedrängt, „daß die seitherigen Zinssätze für größere Einlagen kaum mehr genügen können, wenn für die gedeihliche Entwicklung der Anstalt dauernd Gewähr geleistet sein sollte.“

Der zweite Vorwurf, der in der oben erwähnten Verordnung des sächsischen Ministeriums den Stadtverwaltungen gemacht wird, war ihre Neigung, die kommunalen Sparkassen im Interesse der Stadtkasse auszubeuten, zur Erzielung größerer Überschüsse die Passivzinsen niedrig zu halten und so die Interessen der Einleger, für die doch die Sparkassen in erster Linie eingerichtet waren, schwer zu schädigen. Bei der Zusammensetzung des Sparerkreises, der trotz

der Entwicklung der Sparkassen auch heute noch zum größten Teile aus Angehörigen der weniger besitzenden Klassen besteht, sei ein solches Vorgehen der Gemeinden um so mehr zu verurteilen. Wir haben es nunmehr mit einer Prüfung der hier aufgeworfenen Fragen zu tun.

Der Reingewinn der Sparkassen entsteht durch die Differenz zwischen den den Einlegern gezahlten Zinsen (Passivzinsen) und den für die ausgeliehenen Gelder erhaltenen Zinsen (Aktivzinsen). Bezeichnen wir den Reingewinn mit R, den Passivzins mit P und den Aktivzins mit A, so können wir diesen Satz in der Gleichung $R = A - P$ ausdrücken, wobei wir von den Ausgaben für Verwaltungskosten, Verluste usw. absehen. Nun hängen die Sparkassen bei der Feststellung des Aktivzinsfußes vom allgemeinen Geldmarkte ab. Es sind also bei einer Untersuchung über die Abhängigkeit des Reingewinns von der Höhe der Aktivzinsen und der Passivzinsen die beiden Fälle eines allgemein steigenden Zinsfußes und eines allgemein sinkenden Zinsfußes zu unterscheiden. Der dritte mögliche Fall des gleichbleibenden Zinsfußes kommt nicht in Frage, da dann auch keine Veränderungen in der prozentuellen Höhe des Reingewinns, sondern nur in der absoluten, und zwar infolge Anwachsens der Einlagen, also durch eine Vergrößerung des Geschäftsumfanges, eintreten können.

Wir beginnen mit der Annahme eines allgemein steigenden Zinsfußes. Dann kann R wachsen, wenn A bei gleichem P größer wird oder bei variierendem P schneller wächst als P, also wenn die Sparkassenverwaltung dem Steigen des allgemeinen Zinsfußes bei der Verzinsung der Einlagen nicht oder zu langsam folgt. Das wird sehr häufig der Fall sein, denn viele Stadtverwaltungen stehen teils aus Bequemlichkeit, teils aus Rücksicht auf den Reingewinn auf dem Standpunkt, den Passivzinsfuß möglichst stabil zu erhalten. Da der Einfluß der Einleger auf die Verwaltung sehr gering ist, gerade die kleineren Einleger aber mit ihren Einlagen ausschließlich auf die Sparkassen angewiesen sind, so werden sie nur in den seltensten Fällen eine Erhöhung ihrer Sätze durchdrücken können. Der Passivzinsfuß ist bei den Sparkassen in der Tat von einer bewundernswerten Stabilität und zeigt, wenn wir die Reihen seiner Entwicklung überblicken, überhaupt keine Veränderungen oder nur Veränderungen nach unten. So beträgt zum Beispiel in Berlin der Passivzinsfuß seit 1889 3 Prozent, während der durchschnittliche Aktivzinsfuß von 1889 bis 1901 der Reihe nach die folgenden Schwankungen aufweist: 3,71, 3,71, 3,71, 3,14, 3,62, 3,50, 3,53, 3,54, 3,49, 3,50, 3,57, 3,58, 3,56. In Charlottenburg, Erfurt, Frankfurt a. O., Görlitz, Halle, Leipzig, Magdeburg, Nürnberg, Würzburg beträgt der Passivzinsfuß seit Ende der achtziger Jahre gleichmäßig 3 Prozent.

Bei allgemein sinkendem Zinsfuß kann der Reingewinn steigen, wenn die Höhe des Passivzinsfußes schneller sinkt, als die Höhe des Aktivzinsfußes.

Nun ist zu bedenken, daß dem Sinken des ersteren von seiten der Verwaltung nur geringer Widerstand entgegengestellt, dagegen für das Sinken des Aktivzinsfußes der ganze Einfluß der Grund- und Hausbesitzerklasse in Bewegung gebracht wird. Da diese in den Stadtverwaltungen vorherrscht und am billigsten Hypothekarkredit interessiert ist, so wird sie mit ihren Bestrebungen in gewissem Umfange stets Erfolg haben. Nur in gewissem Umfange! Denn das Sinken des Aktivzinsfußes wird in erster Linie durch die Lage des allgemeinen Geldmarktes bestimmt. Die Sparkassen können ihren Zinsfuß nicht ohne Rücksicht auf die kapitalistischen Hypothekeninstitute festsetzen. Diese haben aber ausschließlich Interesse daran, den Hypothekarzinsfuß möglichst hoch zu erhalten. Auch die Rücksicht auf die Stadtkasse wird bei der Bestimmung des Aktivzinsfußes die Tendenz haben, eine steigernde Wirkung auszuüben. Da die sozialen Momente, die Rücksicht auf die kleinen Einleger, bedeutungslos sind, so wird es sich bei der Bestimmung der Höhe des Reingewinns im wesentlichen um den Gegensatz handeln zwischen dem herabdrückenden Einfluß der Haus- und Grundbesitzer, die an billigem Hypothekarkredit besonders interessiert sind, und der Rücksicht auf die Stadtkasse. Die Zeche des Kompromisses haben zu jeder Zeit die kleinen Sparer zu bezahlen gehabt.

Die Tatsache, daß die Gemeinden ihre Sparkassen hauptsächlich unter dem Gesichtspunkte der Überschüsse betreiben, wird allgemein auch von ihnen selbst zugestanden. Mit allen Mitteln sind sie bemüht, die Höhe der Überschüsse möglichst hoch zu treiben und auf der errungenen Höhe zu halten. Daher auch die Abneigung, einen möglichst starken Reservefonds anzusammeln. Die Sparkassen- und Stadtverwaltungen sind sich darin einig, die Höhe des Reservefonds möglichst zu beschränken, und haben deshalb die Bestrebungen der staatlichen Aufsichtsbehörden, die Höhe des Reservefonds auf 10 Prozent der Einlagen festzusetzen, mit aller Energie bekämpft. Der Reservefonds soll Schutz gegen Defraudationen und gegen Verluste gewähren, die aus der Veräußerung der Inhaberpapiere zu gesunkenen Kursen in Zeiten finanzieller Krisen bei der Ausbezahlung der zurückverlangten Guthaben entstehen müssen. Es wird nun von den Stadtverwaltungen behauptet, daß bei beiden Anlässen der Reservefonds, auch wenn er 10 Prozent der Einlagen beträgt, nur einen zweifelhaften Schutz leisten kann. Die Höhe der Defraudationen lasse sich ebensowenig voraussehen, wie die Größe möglicher Kursstürze. Dagegen habe die Erfahrung gezeigt, daß mit Ausnahme von seltenen Fällen, wo nicht nur die Reservefonds, sondern die gesamten Einlagen der Sparkassen defraudiert wurden, auch ein niedrigerer Reservefonds für die Zwecke genügt haben würde, für die er bestimmt sei. Durch die Herabsetzung des Reservefonds suchen die Stadtverwaltungen Gelder für städtische Zwecke freizumachen, die sie andern-

falls dorthin abführen müßten. So wurde in Münsterberg im Jahre 1892 durch Statutenänderung der Reservefonds von 10 auf 8 Prozent herabgesetzt und dadurch jährlich zirka 20000 Mk. für städtische Zwecke, namentlich für städtische Bauten freigemacht.

Die Höhe der Überschüsse wird aufs schwerste durch die Bewegungen des Zinsfußes bedroht, die sich für die Sparkassenverwaltungen in bedeutenden Kursverlusten an den Wertpapieren ausdrücken, in denen sie einen Teil ihrer Einlagen angelegt haben. Das trat recht deutlich in den Jahren der letzten großen Industriekrise hervor. So verzehrten zum Beispiel die Kursverluste in den Jahren 1899 und 1900 in Düsseldorf nicht allein die Überschüsse, sondern machten sogar zu ihrer Deckung einen Angriff auf den Reservefonds nötig. Die Freiburger Sparkasse hatte in den Jahren 1879, 1892, 1901 große Kursgewinne, denen in den Jahren 1875, 1876, 1890 und 1899 ebenso große Kursverluste gegenüberstanden. Bei der Leipziger Sparkasse betrug der Kursverlust im Jahre 1899 942000 Mk. Um diesen Schwankungen zu entgehen, haben einige Städte besondere Kursreservefonds mit der Aufgabe geschaffen, die Kursgewinne aufzunehmen und die Verluste auszugleichen. Dabei wird es sich meist um Buchungsoperationen handeln. In Breslau betrug dieser Fonds im Jahre 1901 zirka ½ Million Mark. In Dresden hatten die Sparkassenüberschüsse bis zum Jahre 1894 stets bedeutende Schwankungen aufzuweisen. Sie beliefen sich zum Beispiel im Jahre 1891 auf 243000 Mk., 1892 auf 628000 Mk., im Jahre 1893 auf 370000 Mk. Seit 1895 weisen sie infolge des Pufferfonds ein gleichmäßiges Anwachsen auf. In Mannheim mußten nach dem Statut jährlich 20 Prozent der Überschüsse in den Reservefonds abgeführt werden, bis dieser 10 Prozent der Gesamteinlagensumme beträgt. In den Jahren von 1895 bis 1899 wurden trotz dieser Abführung an den Reservefonds noch beträchtliche Summen an die Stadtkasse gezahlt, 1895 67227,93 Mk., 1896 61949,19 Mk., 1897 73005,05 Mk., 1898 50237,46 Mk. Im Jahre 1899 ergab sich infolge des Rückgangs der Wertpapiere im Kurse kein Überschuß mehr. Um dieses empfindliche Ausbleiben des Überschusses für das städtische Budget zu verhindern, wurde auch hier ein Pufferfonds für Kursverluste eingerichtet und durch ihn möglich, den Reingewinn des Jahres 1900, 61318,70 Mk., der Stadtkasse zu überweisen, während er nach den Bestimmungen von 1895 dem Reservefonds hätte zugeführt werden müssen.

Die Städte rechtfertigen das Herauswirtschaften von Überschüssen und ihre Abführung in die Stadtkasse mit dem Risiko des Sparkassenbetriebs, das sie zu tragen hätten. Das Risiko der Gemeinden kann in der Tat nicht bestritten, und eine gewisse Entschädigung dafür von ihnen mit Recht beansprucht werden. Daher empfahl der hessische Sparkassenverband, die Zinsen des Reserve-

fonds den Gemeinden zur freien Verfügung zu überlassen, wie das zum Beispiel in dem Casseler Statut der Fall ist. Das Risiko der Stadtverwaltung wird sehr verschieden groß sein, je nachdem sie ausschließlich Sparinstitute sind oder den Charakter von Depositenbanken angenommen haben. May macht in einem Artikel der „Sozialen Praxis", 10. Jahrgang, Sp. 682, sehr richtig auf diesen Unterschied aufmerksam. Wo die Einlagen in größeren Beträgen erfolgten, also als Depositen, wo die Sparkassenguthaben den Einlegern mehr als Kontokorrent- oder Scheckkontoguthaben denn als Bareinlagen erschienen, wo anderseits nicht nur um der Anlage des Geldes willen Hypothekendarleihen gegeben und Staatspapiere gekauft würden, sondern wo man die Sparkasse auch für Personalkredit auf Bürgschaft oder durch Wechseldiskont eingerichtet habe, da dürfe zweifellos auch der Gewinn den Steuerzahlern als den Trägern der Risiken zugute kommen. Wo dagegen der Sparkassencharakter rein bewahrt sei, da sei eine Reform notwendig und müsse den Sparern ein so hoher Zins gezahlt werden, daß nur ein kleiner Überschuß für die Verwaltung und die Risiken bleibe. Die Angriffe auf die Sparkassenüberschüsse stützen sich auf das Entstehen der Überschüsse und auf ihre Verwendung. Man geht davon aus, daß die Sparkassen Sparinstitute der ärmeren Klassen sind, und daß es daher die Aufgabe sein müsse, für diese Sparer eine möglichst hohe Verzinsung ihrer Einlagen herauszuwirtschaften. So absolut treffen diese Sätze nicht mehr zu. In der großen Mehrheit sind die Sparkassen mehr oder weniger zu Depositenbanken geworden. Der niedrigere Zinsfuß trifft also nicht nur die Angehörigen der niedrigeren Klassen, sondern ebenso auch die anderen Einleger. Die ärmeren Klassen bilden aber doch immer noch die Mehrheit der Sparer, und daher kann mit Recht die Forderung erhoben werden, ihnen eine möglichst hohe Verzinsung ihrer Einlagen zu gewähren. Vor allem aber hat die Verwendung der Überschüsse durch die Stadtverwaltungen die schärfsten Angriffe hervorgerufen. Anfänglich waren die Überschüsse — dies eine Folge der Auffassung von dem Wesen der Sparkassen als Einrichtungen der vorbeugenden Armenpflege — für Zwecke der Armenpflege, wie Bau von Krankenhäusern, Spitälern, Reichung des Ortsgeschenkes usw. bestimmt und wurden häufig ohne Angabe besonderer Zweckbestimmung in die Kasse der Armenpflege abgeführt. Sehr bald aber wurden sie von den Städten auch für kommunale Zwecke verwendet, die ohne jede Beziehung zur Armenpflege waren. So baute zum Beispiel die Stadt München die Anlagen des südlichen Friedhofs, Vilshofen eine Ilzbrücke, Bremen das Gebäude für eine permanente Handelsausstellung usw. ganz oder teilweise aus Überschüssen der Sparkasse. Sächsische Städte haben, wie Neumann in seinem bekannten Buche zur Gemeindesteuerreform eingehend nachweist, die Überschüsse zur Erleichterung der Steuerzahler verwendet. So betrug in Bautzen nach dem Etat 1894

die Zahlung der Sparkasse rund 100000 Mk. gegenüber einem Gesamtabgabenbetrage von 290- bis 300000 Mk.; in Plauen rund 130000 Mk. gegen 860000 Mk.; in Freiberg 105000 gegen 450000 Mk.; in Zittau 75000 gegen 181000 Mk.; in Wurzen 82700 gegen 164000 Mk. In kleineren Städten machen die Sparkassenüberschüsse noch viel größere Quoten der Abgabenbeträge aus. So standen in Tauchau 1894 12850 Mk. Sparkassenüberschüsse gegen 22260 Mk. Steuern, in Dippoldiswalde 23909 Mk. gegen 21840 Mk., in Oschatz 72- bis 76000 gegen 81- bis 82000 Mk., in Geringswalde 41416 Mk. gegen 20900 Mk. Diese Zahlen beweisen allerdings einen direkten Mißbrauch der Sparkassen für die fiskalischen Zwecke der Stadtkassen. Sie illustrieren noch die andere Tatsache, daß jede andere Verwendung der Überschüsse im Interesse der Einleger in diesen Städten den größten Schwierigkeiten begegnen muß. Denn wollte man diesen Gemeinden auf einmal die gesamten Sparkassenüberschüsse entziehen, so wäre das mit dem vollständigen Zusammenbruch der kommunalen Wirtschaft gleichbedeutend.

Die staatlichen Aufsichtsbehörden haben versucht, den ärgsten Mißbräuchen der Stadtverwaltung entgegenzutreten. Mit wie geringem Erfolge, das beweisen die eben angeführten sächsischen Städte, wo dieser Mißbrauch trotz der Ministerialverordnung von 1860 aufs üppigste blüht. Danach sollten die Sparkassenüberschüsse nur mit Genehmigung der Aufsichtsbehörden zu gemeinnützigen oder wohltätigen Zwecken verwendet werden. In ähnlicher Weise suchten auch die bayerische Verordnung von 1874 und das badische Gesetz von 1880, sowie die preußischen Regierungserlasse etwaigen Mißbräuchen zu begegnen. Die bayerische Verordnung überließ die Verfügung über den Gewinn der Sparkassen allerdings den Gemeindebehörden, aber in den Erläuterungen dazu wurde die Mahnung ausgesprochen, die Gemeinden sollten die menschenfreundliche Idee, von der sie bei der Gründung der Sparkassen geleitet wurden, auch bei dem Betriebe derselben festhalten und demzufolge den Einlegern den Anteil an dem Reingewinn nicht versagen. Nach dem badischen Gesetz soll der Überschuß zu gemeinnützigen Ausgaben, beispielsweise für das Schul- und Armenwesen, soweit dieselben nicht gesetzlich geboten sind, verwendet werden. Die Frage ist nur, was sind unter gemeinnützigen Zwecken zu verstehen? Die Gemeinden suchen natürlich den Begriff der Gemeinnützigkeit soweit als möglich auszudehnen und verstehen unter gemeinnützigen Ausgaben solche für die Einrichtung von Bädern, Schulbauten usw. Sie verwenden also die Überschüsse zum größten Teile für Einrichtungen, die sie mangels solcher Sparkassenüberschüsse auf jeden Fall aus den sonstigen Mitteln der Gemeinde hätten beschaffen müssen. Das ist eine Gemeinnützigkeit eigener Art. Man will für die Verwendung der Sparkassenüberschüsse den Grundsatz aufstellen, daß die Gewinnverwendung auch den Ständen gemeinnützig

erscheinen müsse, aus denen sich die kleinen Einleger rekrutieren. Die Zwecke nach diesem Grundsatze im einzelnen festzustellen, wäre Sache des Statuts.

Die Vorschläge, die gemacht worden sind, um die Überschüsse möglichst herabzudrücken oder ganz abzuschaffen, lassen sich in zwei Gruppen einteilen, je nachdem sie ihr Ziel durch die Herabsetzung des Aktivzinses oder durch die Hinaufsetzung des Passivzinses zu erreichen suchen. Die Herabsetzung des Aktivzinses, allgemein und ohne Rücksicht auf die Qualität der Entleiher vorgenommen, würde, da ein großer Teil der Kapitalien der Sparkassen in Hypotheken auf Grundbesitz angelegt ist, nichts anderes als die Begünstigung des städtischen und ländlichen Grundbesitzes zum Schaden der Sparer bedeuten. Es sind sehr starke Tendenzen vorhanden, die Sparkassengelder in diesem Sinne auszunützen. Man behauptet, es sei falsch, die möglichst große Verzinsung der Sparkassenkapitalien zu verlangen. So schreibt Schäfer im „Handwörterbuch der Staatswissenschaften", zweiter Supplementband, S. 326: „Dieser Geist der Fürsorge muß sich im gesamten Aktivgeschäft bewähren, so daß neben dem kategorischen Imperativ der unbedingten Sicherheit nicht die gewinnreichste, sondern die gemeinnützigste Verwendung der auszuleihenden Kapitalien im Vordergrund zu stehen hat." Und nach den Ausführungen von Brandts in der „Sozialen Praxis", 10. Jahrgang, S. 788, sollen aus den Ausleihungen nicht tunlichst hohe Zinsen geschlagen werden, wenn die Spargelder vorzugsweise in den Kreisen Verwendung finden, von denen sie aufgebracht sind, also in den Kreisen der Arbeiter und kleinen Leute und namentlich in gemeinnützigen Einrichtungen, die diesen Klassen zugute kommen. Die Zinsen sollen dann nur so hoch sein, daß sie genügenden Anreiz zum Sparen und Einlegen geben. Den Einlegern komme es weniger auf 1/4 Prozent Zins mehr oder weniger an, als auf die Bequemlichkeit des Sparens, die jederzeit mögliche Rücknahme und die absolut sichere Anlage. Übrigens würden ja auch die Zinsen von den Städten nicht herausgewirtschaftet, um den Einlegern möglichst hohe Zinsen zu gewähren, sondern um möglichst hohe Überschüsse in die Stadtkassen abzuführen.

Unter den gemeinnützigen Einrichtungen, denen also der billigere Zinsfuß zugute kommen soll, nennt Brandts vor allem den Bau von Arbeiterwohnhäusern. Er verlangt von den Sparkassen, daß sie bei der Verleihung von Hypotheken die eigentlichen Arbeiterwohnhäuser besonders begünstigen. Das könnten sie bei der Konkurrenz mehrerer Hypothekengesuche durch Bevorzugung derer auf Arbeiterwohnhäuser tun. Sie könnten ferner durch Auszahlung des Darlehens in Raten je nach dem Fortschreiten der Bauten und durch eine möglichst günstige Regelung der Zins- und Rückzahlungsbedingungen das gleiche Ziel zu fördern suchen. Brandts will keinen Unterschied zwischen allgemeinem und gemeinnützigem Wohnungsbau, sowie dem Bau von Eigentums-

häusern des Bürger- und Arbeiterstandes gemacht wissen. Doch sollen diese Vergünstigungen nur solange bestehen bleiben, als die Häuser, auf die Sparkassenhypothekengelder geliehen sind, ihren Charakter als Arbeiterwohnhäuser behalten. Brandts meint, daß es sich unschwer feststellen lasse, ob diesen Anforderungen entsprochen wird. Für den allgemeinen Wohnungsbau stellt er folgende allgemein durchführbaren Normalvorschriften auf. Die Vergünstigung soll nur solchen Häusern zugute kommen, denen auch seitens der Gemeinden bestimmte andere Erleichterungen in bezug auf Straßenbaukosten, Baugebühren oder Gebäudesteuer gewährt werden. Ferner müssen die zu beleihenden Häuser bestimmten baulichen Anforderungen in bezug auf die Zahl der Räume, der Nebenräume usw. entsprechen und bestimmten Benützungsbeschränkungen, besonders mit Rücksicht auf die Aufnahme von Schlafgängern, den Gewerbebetrieb usw. unterworfen werden. Bei der Beleihung von solchen Häusern, die in das Eigentum des selbstbauenden Arbeiters oder Bürgers übergehen, sollen gleichfalls dingliche Bau- und Benützungsbeschränkungen auferlegt werden. Dieselben beziehen sich auf Veränderungen des Grundstücks durch Neubauten, An- oder Aufbauten, den Charakter der Mieter, den Ausschluß von Kostgängern, das Verbot von Gewerbe- und Wirtschaftsbetrieb. Unter diesen Bedingungen für die Hypothekengewährung fehlt unseres Erachtens die allerwichtigste, ja die einzige, die das Ausleihen von Hypotheken zu billigerem Zinsfuß als dem des allgemeinen Geldmarktes zu rechtfertigen vermag, die Beschränkung der Mieten. Solange die Hausbesitzer in der Ausbeutung ihrer Wohnungen durch solche Vorschriften nicht gehindert sind, bedeutet diese ganze Aktion, wie sie Brandts vorschlägt, nichts anderes als eine Steigerung des Einkommens derjenigen Hausbesitzer, die kleine Wohnungen bauen oder kaufen. Die Höhe der Grundrente wird nicht angegriffen. Der bevorzugte Hausbesitzer kann vielmehr den ihm aus der geringeren Verzinsung zuwachsenden Vorteil kapitalisieren, so daß tatsächlich die Grundrente noch gesteigert wird.

Brandts will außerdem eine Änderung der Sparkassenstatuten in verschiedenen Punkten, um die Ausleihung der Sparkassengelder auf Hypotheken zu erleichtern. Es soll die Beschränkung der Kreditgewährung an eingetragene Genossenschaften mit beschränkter Haftpflicht, wie sie der preußische Ministerialerlaß vom 24. Februar 1899 vorschreibt, aufgehoben werden. Es soll in Zukunft diesen Genossenschaften, wie den Genossenschaften mit unbeschränkter Haft- oder Nachschußpflicht von den Sparkassen Kredit ohne besondere Sicherheit gewährt werden. Dadurch erhielten diese Bauvereine die beste Geldquelle für die Beschaffung des Zwischenkredits während des Baues und vor Auszahlung der Hypothekengelder. Eine Gefahr ist nach Brandts gänzlich ausgeschlossen, wenn der Kredit bis zu einem Fünftel der Gesamthaftsumme,

keinesfalls aber über den Betrag der bar eingezahlten Geschäftsanteile hinausgeht. Außerdem soll nach ihm die Beleihungsgrenze auf Arbeiterwohnhäuser von 50 Prozent des Wertes, wie die Kabinettsordre vom 26. Juli 1891 für Hypotheken auf städtische Grundstücke vorschreibt, auf mindestens zwei Drittel hinaufgesetzt werden. Doch sollen von dem gesamten Hypothekenbestande der Sparkassen höchstens etwa ein Viertel über die Mündelsicherheit hinaus bis zu zwei Drittel des Grundstückswertes gegeben werden.

Übrigens will Brandts auch den Reservefonds und die Jahresüberschüsse der Sparkassen für den Arbeiterwohnungsbau nutzbar machen. Er hält es für unbedenklich, ein Drittel des Reservefonds in Arbeiterhäusern anzulegen, wenn nur zwei Drittel desselben in Papieren angelegt sind. Der Zinsfuß für die aus dem Reservefonds stammenden Darlehen könne in der Regel unter dem allgemeinen Hypothekenzinsfuße stehen. Brandts meint, daß die Sparkassen mit den in Papier angelegten zwei Dritteln ihres Reservefonds vollständig auskommen würden. Ist diese Behauptung richtig, dann ist sicher die Frage berechtigt, ob nicht der Reservefonds zu hoch bemessen ist und die Zuwendungen an denselben niedriger festgesetzt werden könnten. Die Jahresüberschüsse will Brandts den vorhandenen Baugenossenschaften oder gemeinnützigen Bauvereinen zuwenden. Er stellt eine ganze Reihe von Verwendungszwecken auf, die wir hier nicht im einzelnen aufzählen können. Soviel soll Brandts zugegeben werden, daß gegen die von ihm vorgeschlagene Verwendung der Überschüsse wenig einzuwenden ist, sofern eben solche Überschüsse gestattet werden.

Will Brandts billigen Realkredit gewähren, so wollen andere Sparkassenreformer die Überschüsse durch die Gewährung billigen Personalkredits aufzehren. So beschloß zum Beispiel die Sparkasse des Bezirkes Engen in Baden im Jahre 1888, bis zum Gesamtbetrage von 25000 Mk. unverzinsliche Vorschüsse aus den Überschüssen zum Ankauf von Saatfrüchten und Kunstdünger an die Gemeinden zu gewähren. Außerdem schenkte sie 4000 Mk. an die vom Hagel heimgesuchten Gemeinden. Sehr richtig bemerkt Schachner in seiner Schrift: „Das bayerische Sparkassenwesen“, S. 103, daß dies Verfahren nur bei sehr wenigen Sparkassen möglich sei. Außerdem sei in der Linderung der landwirtschaftlichen Not durch unverzinsliche Vorschüsse noch weniger die Aufgabe der Überschüsse zu sehen, als in der Förderung von Wohltätigkeitsanstalten, die jedenfalls einer ungleich größeren Anzahl der Einleger zugute kämen. „Warum“, ruft er aus, „soll der nicht selten gering gelohnte landwirtschaftliche Arbeiter seine Ersparnisse auch noch gering verzinst bekommen, damit der Landwirt billigeren Kredit erhält, wovon der Arbeiter kaum einen Vorteil hat!“ Wir stimmen ganz mit ihm überein, daß die Verwendung von Sparkassenüberschüssen zu Gemeindezwecken und zur

Linderung der wirtschaftlichen Not einer Kategorie von Einlegern eine Abwälzung der für diese Zwecke aufzubringenden Beträge auf die Schultern der schwächsten Klasse der Einleger bedeutet.

Noch viel weniger ist es natürlich zu billigen, wenn man die Überschüsse der Sparkassen dadurch aus der Welt schafft, daß die Sparkassen an die Gemeinden billige Darlehen gewähren. Damit kann man allerdings die Überschüsse aus der Sparkassenrechnung fortbringen. Es ist aber nur eine versteckte Art, die Überschüsse der Gemeinde zuzuweisen.

Gegen alle diese Vorschläge, die die Sparkassenüberschüsse zu gemeinnützigen oder nicht gemeinnützigen Aufgaben verwenden wollen, muß als der leitende Grundsatz für die Sparkassenverwaltung die möglichst günstige Verzinsung der Einlagen bei absolut sicherer Belegung der Gelder bezeichnet werden. Die Sparer legen ihre Gelder nicht deshalb in die Sparkassen, damit Überschüsse herausgewirtschaftet werden und mit den Überschüssen dann Arbeiterwohnhäuser, Schulen, Bäder usw. gebaut werden, und ebensowenig tun sie es, damit ihre Einlagen Hausbesitzern oder Grundbesitzern zu billigen Zinssätzen zur Verfügung gestellt werden. Sie legen ihre Gelder in die Sparkassen ein, um sie sicher untergebracht und möglichst günstig verzinst zu sehen. Es kann daher unmöglich die Aufgabe der Sparkassen sein, die ihnen unter diesen Bedingungen überlassenen Einlagen zu geringerem Zinssatz auszuleihen, wennschon damit gemeinnützigen Zwecken gedient wird. Das wäre in der Tat eine Politik, die der einen Klasse von Armen das Geld fortnimmt, um damit einem anderen Teile wohlzutun. Sie empfiehlt sich natürlich von dem Standpunkt der besitzenden Klassen und ist daher die Lieblingspolitik der Sozialreformer geworden, die die Sozialreform nur zum Schein, zur Blendung der nichtbesitzenden Klassen treiben. In großem Stil hat sie das Zentrum bei seiner Dotierung der Witwen- und Waisenversorgung aus den Mehrerträgnissen der Getreidezölle getrieben. Und es sind die gleichen Politiker, die die gleichen Grundsätze auf die Sparkassenpolitik anwenden!

Es muß also daran festgehalten werden, daß die Sparkassen einen möglichst hohen Zinsfuß für ihre Sparer, deren große Mehrheit sich auch heute noch aus den ärmeren Klassen rekrutiert, herauswirtschaften und unter sie auch verteilen. Durch diese Politik wird der größte Teil der Überschüsse aufgezehrt. Die geringen Summen, die vielleicht noch übrig bleiben, sind auf alle Fälle so zu verwenden, daß sie nicht in gemeinnütziger Weise, also allen Einwohnern der Stadt, sondern daß sie ausschließlich den Klassen zugute kommt, die das Gros der Sparer stellen.

Damit sind wir bei dem zweiten Mittel, die Sparkassenüberschüsse unmöglich zu machen, angelangt. Der Reingewinn kann, wie wir sahen, dadurch reduziert werden, daß P, also der Passivzins, der den Sparern zugute

kommt, hinaufgesetzt wird. Es ist das der Weg, den die Grundzüge der preußischen Regierung eingeschlagen haben. Nach § 15 derselben sollen die Überschüsse der Sparkassen einschließlich der Verwaltungskosten $^1/_2$ Prozent der Spareinlagen nicht überschreiten. Darüber hinausgehende Überschüsse sollen den Sparern gutgeschrieben werden. Gegen diese Forderung der Grundzüge richteten sich vor allem die Angriffe der Stadt- und Sparkassenverwaltungen, die auch sonst an dem Entwurf mancherlei auszusetzen hatten. Man wandte gegen ihn die Unmöglichkeit ein, alle Jahre den Passivzins zu ändern. Außerdem würden sich rechnerisch unbrauchbare Zinsbruchzahlen ergeben. Die Behauptung wird sehr einfach durch die Veränderungen widerlegt, die der Passivzins für die größeren Einlagen während der Jahre der Hochkonjunktur und der darauf folgenden Krise durchgemacht hat. Um sich die größeren Einlagen zu erhalten, war es für die Sparkassen durchaus nicht zu schwierig, mit dem Passivzinse den Bewegungen des Geldmarktes zu folgen. Freilich ist es für die Sparkassenverwaltungen bequemer, wenn sie ihren Passivzins möglichst stabil halten, aber die Bequemlichkeit der Sparkassenverwaltungen ist schließlich nicht das A und O des Sparkassenwesens. Für gewöhnlich wäre es übrigens kaum nötig, den Passivzins jedes Jahr zu verändern. Es würde genügen, ihn in kürzeren Perioden je nach den Verhältnissen des Geldmarktes unter der Berücksichtigung der Überschüsse festzusetzen.

Gegen die Vorschriften der Grundzüge hat man ferner eingewendet, daß bei ihrer Durchführung die Unkosten der Gutschreibung den Überschuß aufzehren würden. So macht Möllmann im „Hannoverschen Kurier" eine dahingehende Rechnung auf. Im Durchschnitt verdienten die preußischen Sparkassen 0,75 Prozent der Einlagen. Da nun die Sparkassen nur $^1/_2$ Prozent einschließlich Verwaltungskosten verdienen dürfen, so müßte $^1/_4$ Prozent den Sparern gutgeschrieben werden. Ein Sparer von 100 Mk. würde also 25 Pf. mehr erhalten und da rund der dritte Teil aller Sparer nur Einlagen unter 60 Mk. hat, sogar nur 15 Pf. Wollte man nun die Gutschreibung für die Sparer nach der Zeit und den Summen berechnen, die sie im letzten Jahre sparten, so würde die mühselige Rechnung ganz gewiß mehr als den gutzuschreibenden Verdienst aufzehren. Möllmann hebt dann noch einmal ausdrücklich hervor, daß den kleinen und mittleren Sparern nichts an der Höhe des Zinsfußes läge. Das ist eine Behauptung, die sich allerdings schwer beweisen läßt. Bei den größeren Sparern trifft sie nicht zu. Bei ihnen kommt jedes Zurückbleiben des Zinsfußes der Sparkasse hinter dem des Geldmarktes in einer Zurückziehung ihrer Einlagen zum Ausdruck. Bei den kleineren Sparern ist das nicht der Fall, weshalb? Herr Möllmann sagt mit vielen anderen, weil ihnen nichts oder wenig am Zinsfuß liegt. Das ist nicht der Grund. Die kleinen Sparer können ihre kleinen Summen nirgends anders

anlegen, als bei der Sparkasse, und wo nur eine Sparkasse vorhanden ist, sind sie auf diese angewiesen. Sie müssen also mit dem ihnen gebotenen Zinsfuß zufrieden sein. Man braucht nur einmal die Annahme zu machen, daß in einer und derselben Stadt zwei oder mehr Sparkassen miteinander im Zinsfuß konkurrieren und man wird sofort die Entdeckung machen, daß die Sparkasse mit wenn auch nur wenig höherem Zinsfuße ganz sicher den größten Zulauf auch der kleinsten Sparer haben wird.

B. Leihhäuser.

Die Leihhäuser entstanden in einer Zeit, in der bares Geld selten war, und wo die einzige Möglichkeit, Geldbedürfnisse schnell zu befriedigen, in der Verpfändung von Mobilien bestand. Sie traten daher als allgemeine Kreditanstalten ins Leben, und waren dazu bestimmt, die geldbedürftige Bevölkerung gegen Auswucherung zu schützen. So wurde zum Beispiel das Frankfurter Pfandhaus im Jahre 1739 vom Rate errichtet „zur Beförderung des gemeinen Besten, und vornehmlich zum Behuf und Erleichterung hiesiger löblicher Bürgerschaft und übriger Einwohner". Ebenso sollte das neue Pfandhaus der Stadt Dresden dazu beitragen, den durch den siebenjährigen Krieg zerrütteten ökonomischen Verhältnissen aufzuhelfen, und besonders zu verhindern, daß diejenigen, welche Geld gegen Pfand erborgen müssen, fernerhin Wucherern in die Hände fallen und übermäßigen Verlust von den aufgenommenen Geldern leiden. In ähnlicher Weise wird auch noch in den Statuten der Städte Duisburg, Düsseldorf, Karlsruhe, Königsberg, Straßburg, Würzburg die Aufgabe des städtischen Leihhauses definiert. Diesen allgemeinen Charakter hat eine Anzahl der älteren Anstalten bewahrt. In der Praxis der meisten aber ist im Laufe der Zeit eine Beschränkung auf die ärmeren Kreise der Bevölkerung eingetreten. Im allgemeinen haben also die Leihhäuser gerade den entgegengesetzten Entwicklungsgang, wie die Sparkassen eingeschlagen. Während sich der Benützerkreis der Sparkassen erweiterte, hat sich mit wenig Ausnahmen der der Leihhäuser verengert. Das ist erklärlich. Die wohlhabenden Klassen konnten ihr Kreditbedürfnis in den speziell für ihre Zwecke entstandenen Kreditanstalten billiger und besser befriedigen, als in den Leihhäusern, während für die ärmere Klasse auch heute noch nur das Leihhaus zur Verfügung steht. In einigen Statuten der in neuerer Zeit entstandenen Leihhäuser wird diese Tatsache klar ausgedrückt. Das städtische Leihamt zu Bromberg hat den Zweck, bedürftigen Einwohnern der Stadt eine geeignete Gelegenheit zur Aufnahme von Darlehen gegen Tauschpfand zu bieten (§ 1). In der Mehrzahl der Statuten wird die auch bei ihnen tatsächlich vorhandene Beschränkung des Benützerkreises aber nicht

ausdrücklich konstatiert. Wenn in ihnen nicht einfach gesagt ist, wie zum Beispiel im Statut Altona: „Das öffentliche städtische Leihhaus gibt gegen Entrichtung von Zinsen Darlehen auf Hauspfänder auf eine bestimmte Zeit", so wird höchstens noch der Zusatz gemacht, wie im Statut Darmstadt und anderen, daß die Darlehen Personen, die sich in augenblicklicher Geldverlegenheit befinden, gegeben werden soll.

Die Mehrzahl der Leihhäuser sind als städtische Anstalten entstanden. Da einige dieser Leihhäuser, wie zum Beispiel die in Augsburg, Nürnberg, Hamburg, in das 16. bezw. 17. Jahrhundert zurückgehen, so ist der kommunale Ursprung als notwendige Folge der damaligen wirtschaftlichen Verhältnisse, deren Schwerpunkt in den Städten lag, ohne weiteres zu begreifen. Besonders zahlreich entstanden die Leihhäuser seit der Mitte des 18. Jahrhunderts, nunmehr auch in kleineren Städten. Wir lassen die Leihhäuser der größeren Städte geordnet nach dem Jahre ihrer Entstehung folgen. Das älteste Leihhaus ist das in Augsburg, das 1591 gegründet wurde. Ihm folgten die in Nürnberg 1618, und Hamburg 1650, dann 1739 Frankfurt a. M., 1750 Würzburg, 1754 München, 1769 Dresden, 1781 Metz, 1791 Breslau, 1798 Lübeck, 1809 Mannheim, 1811 Freiburg, 1812 Karlsruhe, 1818 Köln, Mainz, 1821 Elberfeld, 1822 Erfurt, 1824 Düsseldorf, 1825 Leipzig, 1827 Wiesbaden, 1840 Magdeburg, 1842 Königsberg, 1845 Crefeld, 1847 Posen, 1849 Barmen, Danzig, Görlitz, 1853 Liegnitz, 1856 Halle, 1858 Chemnitz, 1879 Duisburg, 1880 Dortmund, 1881 Essen, 1882 Altona. Nach einer Aufnahme des Statistischen Jahrbuchs im Jahre 1892 waren an städtischen Leihhäusern in Städten von mehr als 15000 Einwohnern vorhanden in Preußen 43, in Bayern 15 (überhaupt 34), in Sachsen 4, in Baden 4 (außerdem 1 in Mitverwaltung der Stadt), in Hessen 2 (außerdem 1 in Mitverwaltung der Stadt). Ferner gab es ein städtisches Leihhaus in Altenburg, Gera, Schwerin, Wismar, ferner Leihhäuser unter Mitaufsicht der Stadtverwaltung in Metz und Straßburg, sowie in den beiden Stadtstaaten Hamburg und Lübeck.

Wir hatten bereits darauf hingewiesen, daß sich der Benützerkreis der Leihhäuser im Laufe der Zeit verkleinerte, und hatten gezeigt, ob und wie diese Tatsache in den Statuten zum Ausdruck kommt. Klarer als aus den allgemeinen Einführungsworten der Statuten kann die Beschränkung des Benützerkreises aus der Höchstgrenze des Darlehens gezogen werden, die von den einzelnen Leihhäusern vorgeschrieben ist. Da wo überhaupt eine Höchstgrenze fehlt, kann von einer gewollten Beschränkung des Leihhauses auf bestimmte Kreise der Bevölkerung nicht die Rede sein. Solche Beschränkungen finden wir in den Städten Chemnitz, Dresden, Duisburg, Frankfurt a. M., Freiburg i. B., Görlitz, Karlsruhe, Lübeck, Nürnberg, Offenbach und Würz-

burg. Görlitz und Offenbach setzen die Grenze auf 300 Mk. Chemnitz und Würzburg auf 500 Mk., Duisburg, Frankfurt, Freiburg, Lübeck und Nürnberg auf 1000 Mk. In Karlsruhe ist die Obergrenze auf 10000 Mk. festgesetzt, doch können in der Mehrzahl der Städte auch höhere Darlehen gewährt werden, sofern von dem Ausschußvorstande oder der Leihhauskommission die besondere Genehmigung dazu erteilt wird. Im allgemeinen sind also die Sätze so hoch gegriffen, daß sie wohl in der Mehrzahl der Fälle die beabsichtigte Benützung des Leihhauses kaum jemals gehindert haben. Darlehen von 300 Mk. auf Faustpfand gehen weit über das Vermögen der ärmeren Klassen der Bevölkerung hinaus.

Die Beschränkung des Wirkungskreises der Leihhäuser läßt sich außerdem in der Bestimmung der Gegenstände nachweisen, die von ihnen beliehen werden. Wir haben nicht im einzelnen zu untersuchen, welche Gegenstände von den Leihhäusern beliehen werden. Es interessiert uns hier nicht, daß zum Beispiel in München und Nürnberg Fahrräder überhaupt nicht beliehen werden, während sie in Altona, Augsburg, Breslau, Freiburg, Hannover, Posen, Straßburg ausdrücklich für beleihbar erklärt werden, daß Betten in Frankfurt, Königsberg usw. unbeleihbar, in Augsburg, Breslau usw. beleihbar sind. Vielmehr kommt es uns hier nur auf die Gegenstände an, aus deren Beleihung darauf geschlossen werden kann, daß das Leihhaus nicht allein von den ärmeren Klassen benützt wird. Solche Gegenstände sind Wertpapiere aller Art, ferner Gold, Silber, Juwelen und fertige Fabrikate, Halbfabrikate und Rohmaterialien, wie Stoffe aller Art, Handelswaren in Partien usw. Es sind nun die Wertpapiere von der Beleihung ausdrücklich ausgeschlossen in Altona, Augsburg, Breslau, Bromberg, Darmstadt, Görlitz, Halle, Lübeck, Mainz, Mannheim, Nürnberg und Würzburg; nicht ausdrücklich ausgeschlossen und überhaupt nicht besonders erwähnt in Barmen, Bonn, Crefeld, Duisburg, Düsseldorf, Erfurt, Frankfurt, Fürth, Königsberg, München-Gladbach und Offenbach. Dagegen werden die Wertpapiere ausdrücklich als beleihbar bezeichnet in Chemnitz (sächsische Staatspapiere, Chemnitzer Stadtschuldscheine), Dresden (Staats- und Wertpapiere, Zinsscheine von den zur Verpfändung zugelassenen Wertpapieren; die zugelassenen Arten werden vom Rate bestimmt), Elbing, Freiburg (auf den Inhaber lautende Schuldverschreibungen des Deutschen Reiches oder eines deutschen Staates oder einer badischen Stadt; andere Wertpapiere nur mit Zustimmung der Leihhauskommission), in Hannover (Schuldverschreibungen des Deutschen Reiches, der Bundesstaaten, der Provinz Hannover, der Hannoverschen Landeskreditanstalt, der ritterschaftlichen und landschaftlichen Kreditvereine der Provinz Hannover, der Stadt Hannover, Darlehensscheine der städtischen Leihkasse), Karlsruhe (Schuldverschreibungen des Deutschen Reiches, deutscher kommunaler Korpo-

rationen, vom Reich oder einem Bundesstaat garantierte Schuldverschreibungen, Stamm= und Stammprioritätsaktien und Prioritätsobligationen deutscher Eisenbahn=Gesellschaften, sofern dieselben mindestens in den letzten drei Jahren Zinsen oder Dividenden bezahlt haben, Pfandbriefe landwirtschaftlicher, kommunaler oder anderer unter staatlicher Aufsicht stehender Bodenkreditinstitute Deutschlands und deutscher Hypothekenbanken auf Aktien, Schuldverschreibungen nicht deutscher Staaten, die im Frankfurter Börsenkursblatt notiert und von denen bisher immer Zinsen bezahlt worden sind), Cöln (inländische Staatspapiere oder vom Staate garantierte Wertpapiere nach Genehmigung des Kuratoriums), Leipzig, München (Schuldverschreibungen des Reiches, die bayerischen Staatspapiere, Münchener Stadtobligationen, Pfandbriefe einer Reihe von Hypothekenbanken). Waren in Partien sind in Altona, Dresden (bei zu großen Posten, bei denen Verdacht der Unredlichkeit vorliegt), in Erfurt, Frankfurt a. M., Nürnberg, Karlsruhe bei Getreide, Halbfabrikate in Altona, Barmen, Düsseldorf, Elberfeld, Fertigfabrikate in Crefeld nicht beleihbar. In den Städten, wo also Wertpapiere zur Verpfändung angenommen werden, ist offenbar keine Beschränkung des Leihhauses auf die ärmeren Kreise des Leihhauses beabsichtigt, da diese nicht im Besitze von Wertpapieren zu sein pflegen. Für die Beleihung von Wertpapieren gilt nicht der gewöhnliche Zinsfuß der anderen Pfänder. Er betrug zum Beispiel in Dresden, dessen Leihhaus seit dem Jahre 1843 Wertpapiere als Pfandobjekt annahm und damit als erstes Bankinstitut in Dresden den Bedürfnissen nach Lombardkredit genügte, 6 Prozent. Als sich das Lombardgeschäft des Leihamts immer bankmäßiger entwickelte, wurde der Lombardzinsfuß nach dem der Reichsbank reguliert. In Leipzig beträgt der Zinsfuß auf Wertpapiere 6 Prozent. In Elbing wird der Zinsfuß jedesmal durch besondere Vereinbarung bestimmt, er soll aber nicht 8 Prozent übersteigen. In Karlsruhe wird der Zinsfuß für Wertpapiere vom Verwaltungsrat periodisch bestimmt. In den anderen Städten, die Wertpapiere zur Beleihung annehmen, gilt der gleiche Zinsfuß wie für die anderen Pfänder, ein Beweis, daß diese Art Beleihung keinen besonderen Umfang besitzt. Denn die Feststellung eines besonderen Zinsfußes für Lombarddarlehen wird natürlich da nötig sein, wo ein größerer Darlehensverkehr in Wertpapieren sich entwickelt hat. Das ist zum Beispiel in Dresden der Fall. Hier ist das Lombardgeschäft der Hauptgeschäftszweig des Leihamts geworden. In den Jahren 1897 bis 1900 wurden durchschnittlich vom Leihamt etwa 3 Millionen Mark auf Wertpapiere geliehen und nur 1,5 Millionen Mark auf andere Pfänder. Seit 1898, wo die Ausleihungen mit 3136315 Mk. ihr Maximum erreichten, ist allerdings ein steter Rückgang zu verzeichnen. 1902 betrug die Summe der Darlehen 2574236 Mk. Wenn man also den städtischen Leihhäusern den Vorwurf gemacht hat, daß

sie zu Erwerbsinstituten der Gemeinde, zu Warenbeleihungsanstalten geworden sind, so trifft das nur auf einige Institute, wie eben Dresden, zu.

Man hat ferner den städtischen Leihhäusern den Vorwurf gemacht, daß sie Überschußwirtschaft treiben und mit allen Mitteln, wie Steigerung der Beleihungshöhe, günstigere Taxationen, günstigere Gebührenberechnung, Einrichtung von Agenturen, einen Rückgang des Leihhausgeschäftes zu verhindern gesucht hätten. Wie steht es mit den Überschüssen der Leihhäuser? Nach einer Statistik im „Statistischen Jahrbuch deutscher Städte", 10. Jahrgang, S. 188—189, hatten im Jahre 1899/1900 von 36 angeführten städtischen Leihhäusern 10 mit Defizit gearbeitet. Das Defizit ist überhaupt den Leihhäusern keine unbekannte Erscheinung. So hatte zum Beispiel die Stadt Breslau Anfang der siebziger Jahre und in den Jahren 1894 bis 1898 beträchtliche Zuschüsse zahlen müssen, so daß in der Stadtverwaltung die Aufhebung des städtischen Leihhauses erwogen wurde. Das Frankfurter Leihhaus hat in dem halben Jahrhundert von 1792 bis 1845 an die Stadt 470000 Mk. Überschüsse abgeliefert, in der Zeit von 1845 bis 1898 dagegen bald Gewinn bald Verlust gebracht, im ganzen aber etwa 85000 Mk. Zuschüsse erfordert. Die Reihe dieser Städte ließe sich beliebig verlängern. Nach der Statistik des Jahrbuchs hatten die Leihhäuser in Augsburg, Dortmund, Freiburg, Königsberg, Mannheim, Straßburg und Würzburg Überschüsse aufzuweisen, die eine bis vierprozentige Verzinsung der eigenen Betriebskapitalien, Chemnitz und Wiesbaden solche, die eine Verzinsung von wenig mehr als 4 Prozent ergaben. Größere Überschüsse hatten die Leihhäuser der folgenden Städte, deren Betriebskapitalien wir zugleich angeben:

A.	Eigenes Betriebskapital	Buchmäßiger Überschuß
Barmen	21 758 Mk.	6 825 Mk.
Cöln	146 668 „	26 450 „
Dresden	638 483 „	39 627 „
Düsseldorf	72 685 „	7 312 „
Görlitz	1 000 „	575 „
Halle	29 898 „	5 117 „
München	293 694 „	59 152 „
B.	**Geliehenes Betriebskapital**	
Breslau	237 000 Mk.	3 925 Mk.
Dortmund	92 000 „	567 „
Erfurt	74 714 „	3 339 „

Wir sahen bereits, daß das Hauptgeschäft des Dresdener Leihhauses der Lombard ist und dürfen daher wohl auch mit Recht annehmen, daß der größte Teil der Überschüsse aus diesem Geschäftszweige stammt. Ob in Cöln und München, deren Leihhäuser gleichfalls das Lombardgeschäft treiben, die Überschüsse aus der gleichen Quelle stammen, konnten wir leider nicht feststellen.

Wie dem aber auch sei, bei den in der Tabelle angeführten Städten wäre allerdings eine Herabsetzung des Zinsfußes für die kleinen Pfänder um so wünschenswerter, als einige von ihnen, wie Barmen, Düsseldorf, Halle, Cöln, für größere Darlehen Zinssätze berechnen, die um die Hälfte, ja um das Vierfache kleiner sind, als für die kleineren Pfänder. Bei der Höhe der Überschüsse sind noch die versteckten Überschüsse zu berücksichtigen, die die Stadt- oder Sparkassen durch höhere Verzinsung ihrer Darlehen aus dem Leihhause herausziehen. So muß zum Beispiel das Dortmunder Leihhaus die ihm geliehenen Kapitalien mit 4¼ Prozent, das Cölner sogar mit 5 Prozent, eine ganze Anzahl mit 4 Prozent verzinsen, während die Städte selber höchstens 3½ Prozent für ihre Anleihen bezahlen werden.

Die Angriffe auf die Überschüsse der Leihhäuser stützen sich vor allem auf die Höhe des Zinsfußes, der im Vergleich zu dem allgemeinen Zinsfuß des Geldmarktes bei fast allen Leihhäusern als wucherhaft hoch zu bezeichnen ist. Wir können die Leihhäuser in zwei Gruppen einteilen, je nachdem sie für alle Darlehen ohne Rücksicht auf ihre Höhe den gleichen Zinsfuß in Anrechnung bringen, oder ob sie den Zinsfuß nach der Höhe des Darlehens abstufen. Der einheitliche Zinsfuß kommt in den folgenden Städten zur Anwendung, und zwar werden berechnet pro Jahr:

12½ Prozent in Elbing,
12 Prozent in Bromberg, Chemnitz, Darmstadt, Frankfurt a. M., Görlitz, Hamburg, Crefeld, Lübeck, Mainz, München, München-Gladbach, Posen, Würzburg,
10,8 „ „ Straßburg,
10 „ „ Bonn, Freiburg, Mannheim, Metz, Wiesbaden,
9 „ „ Dresden, Nürnberg.
8 „ „ Leipzig,
7,5 „ „ Offenbach,
6⅔ „ „ Fürth.

Es sind also ganz bedeutende Verschiedenheiten vorhanden. Worin dieselben begründet sind, konnten wir leider nicht feststellen. Es ist nicht an dem, daß die Städte mit hohem Zinsfuß Überschüsse, die mit niedrigem Defizit aufzuweisen hätten. Von den Städten mit einem Zinsfuß von 12 Prozent haben ein Defizit Darmstadt (1697 Mk.), Frankfurt a. M. (10 709 Mk.), Crefeld (20 999 Mk.), Mainz (6402 Mk.), dagegen haben einen Überschuß Görlitz (575 Mk.), München (59 152 Mk.), Würzburg (2073 Mk.), und von den Städten mit geringerem Zinsfuß hat Dresden einen bedeutenden Überschuß von 39 627 Mk., und Fürth, das den niedrigsten Zinsfuß besitzt, einen solchen von 2430,95 Mk. im Jahre 1900 aufzuweisen.

Über die Städte, in denen die Höhe des Zinsfußes nach der Höhe des Darlehens abgestuft ist, gibt die folgende Tabelle Auskunft:

Höhe des Zinsfußes in Prozenten für Darlehen:

	bis zu 30 Mk.	über 30 bis 100 Mk.	über 100 bis 150 Mk.	über 150 bis 200 Mk.	über 200 bis 300 Mk.	über 300 bis 1000 Mk.	über 1000 Mk.
Altona . . .	18	12	12	12	12	12	12
Barmen . .	12,5	10	10	8	8	8	8
Cöln	bis 15 Mk. 24 bis 30 Mk. 18	12	12	12	12	9	6
Dortmund . .	18	12	12	12	12	12	12
Duisburg . .	24	12	12	12	12	12	12
Düsseldorf . .	12	12	10	10	10	10	10
Elberfeld . .	12	10	10	8	8	8	8
Erfurt . . .	18	12	12	12	12	12	12
Essen . . .	18	12	12	12	12	12	12
Halle . . .	24	12	12	12	12	12	12
Hannover . .	18	9	9	9	9	9	9
Karlsruhe . .	7	7	7	7	6	6	6
Königsberg .	$12^1/_2$	$12^1/_2$	$12^1/_2$	$12^1/_2$	$12^1/_2$	$8^1/_3$	$8^1/_3$

Außer den in der Tabelle angeführten Städten mit abgestuften Zinssätzen sind noch die beiden Städte Breslau und Augsburg anzuführen, wo ebenfalls eine gewisse Abstufung in Kraft steht. In Augsburg werden nämlich für Pfänder bis zu 12 Mk., die vor Ablauf eines Monats ausgelöst werden, die folgenden Zinssätze erhoben:

Für Darlehen von	2 Mk.	3 Pf.	=	18	Prozent
" " "	3 "	5 "	=	20	"
" " "	4 "	6 "	=	18	"
" " "	5 "	8 "	=	19	"
" " "	6—10 "	10 "	=	20—10	Prozent

In Breslau kann bei Darlehen über 1000 Mk. der Zinsfuß durch den Leihhausvorsteher bis auf 8 Prozent, mit Genehmigung des Vorsitzenden des Kuratoriums und des Monatsdeputierten bis auf weniger als 8 Prozent erfolgen.

Ganz absurd muß die Abstufung der Zinssätze in dem Augsburger Leihhausstatut erscheinen. Weshalb bei Darlehen von 2 Mk. 18 Prozent, von 3 Mk. 20 Prozent, von 4 Mk. wieder 18 Prozent erhoben werden, dafür wird uns selbst die Augsburger Leihhausbehörde keinen Grund angeben können. Überhaupt ist die Abstufung des Zinses im allgemeinen sehr auffallend. Sie steigt mit dem Kleinerwerden der Pfänder. Diese Abstufung wird damit gerechtfertigt, daß sich die kleinsten Pfänder nicht einmal mit den höheren Zinssätzen decken. So deckten zum Beispiel in Frankfurt im Jahre 1902/03 126970 = 90 Prozent aller Pfänder die Kosten nicht. Es sind also die größeren Pfänder, die das Defizit aufzubringen haben, wie auch bei der Sparkasse die größeren Beträge (Depositen) die Verzinsung der kleineren Einlagen

tragen helfen müssen. Trotzdem gewährt man bei den Sparkassen den kleineren Einlagen höheren Zinsfuß, als den größeren. In einigen Gesetzen und Verordnungen ist es sogar ausdrücklich verboten, diesen höhere Zinssätze als den kleineren zu gewähren. Logischerweise müßten also hier bei den Leihhäusern die kleineren Darlehen mit geringeren Zinssätzen belastet sein, als die größeren. Sozialpolitisch wäre eine solche Forderung allein berechtigt. Denn gehen wir von dem Grundsatz der Leistungsfähigkeit aus, so sind ohne Zweifel die Entleiher größerer Darlehen immer noch leistungsfähiger, als die der kleineren und kleinsten. Es dürfen also diese zum mindesten nicht proportional schwerer belastet werden, als die größeren.

Was nun allgemein die Höhe der Zinssätze angeht, so sind sie wohl zum guten Teil in den ungemein hohen Verwaltungskosten begründet. Die Taxation der Versatzgegenstände, ihre Buchung und Aufbewahrung, die Erneuerung der Darlehen, die Versteigerung der Gegenstände, die Zins- und Gebührenberechnung, die detaillierte Kassenführung, kurz das ungeheure Detail muß die Verwaltungskosten und mit ihnen auch die Zinssätze in die Höhe treiben.

Schon aus der Höhe der Zinssätze können wir den Schluß ziehen, daß die städtischen Leihhäuser die ärmeren Klassen nicht vor dem Wucher, sondern höchstens vor dem noch schlimmeren Wucher der privaten Pfandleiher bewahren können. Selbst das kann nicht allgemein behauptet werden, da einige städtische Leihhäuser das gesetzlich statuierte, auch für die privaten Pfandleiher geltende Maximum erheben. Zu diesen hohen Zinssätzen, die durch die Anrechnung ganzer Monate noch höher werden, kommt eine lange Reihe von Gebühren hinzu, die von jedem Pfande bezahlt werden müssen, wie Schreibgebühren, Taxationsgebühren, und da wo das Institut der Pfandvermittler eingeführt ist, auch noch Gebühren für deren Tätigkeit, ferner für spezielle Klassen von Pfändern Plombiergebühren, Klopfgebühren usw. Berücksichtigt man diese Gebühren, so steigen die Zinssätze noch um einige Prozent. Man kann ohne weiteres behaupten, daß ein Kreditinstitut, das geschaffen ist, um dem Wucher zu steuern, wie es in einer Reihe von Statuten so schön heißt, das also das Kreditbedürfnis der ärmeren Bevölkerung in zweckmäßiger, nicht wucherischer Weise befriedigen soll, das aber seine Kosten nur durch die Erhebung wucherischer Zinssätze zu decken vermag, als Kreditanstalt gerichtet ist. Wir brauchen nicht erst zu untersuchen, ob, wie M. Mohl in seiner Schrift „Die Pest öffentlicher Leihhäuser" sich so drastisch ausdrückt, „aus der ganzen Einrichtung (der Leihhäuser) eine entsetzliche Lumperei, Liederlichkeit und Prellerei, eine Entsittlichung der Klasse der Dienstboten, Arbeiter usw. in größter Ausdehnung entsteht". Ein Kreditinstitut, das nur gegen 15 bis 27 Prozent Zinsen leiht, hat keine Existenzberechtigung, am wenigsten, wenn seine Benützung für die ärmeren Klassen bestimmt ist.

C. Allgemeine Kreditbanken.

Die städtische Bank in Breslau ist das älteste und eines der wenigen kommunalen Institute auf dem Gebiete des Bankwesens in Deutschland. Infolge des großen Notstandes der Jahre 1848 und 1849 beschloß die Breslauer Stadtverwaltung, um Handel und Gewerbe zu unterstützen und zu beleben und der Arbeitslosigkeit abzuhelfen, den Gewerbetreibenden die fehlenden Mittel gegen Verpfändung von Effekten, Waren usw. darlehensweise zur Verfügung zu stellen. Das Geld für diese Darlehen sollte durch Ausgabe von Stadtkassenscheinen beschafft werden. Da das preußische Ministerium die Errichtung eines städtischen Bankinstituts zur Bedingung machte, beschloß die Stadtverwaltung nach einer Konferenz mit den ersten Kaufleuten und Bankiers der Stadt eine städtische Bank zu errichten, um die Gewerbetreibenden zu unterstützen und alte Schuldverschreibungen aus den Jahren 1810 und 1811 zu amortisieren, die für die Aufhebung der gewerblichen Gerechtigkeiten ausgegeben worden waren. Am 1. September 1848 eröffnete die Bank ihren Betrieb mit einem Kapital von 1 Million Taler, das in Banknoten (200000 à 1 Taler, 50000 à 5, 10000 à 25 und 6000 à 50 Taler) ausgegeben wurde. Im Jahre 1863 wurde das Privilegium zur Notenausgabe bis zum Jahre 1890 erneuert und das Statut dahin abgeändert, daß die kleinsten Noten zu 1 und 5 Taler fortfielen und dafür 100 und 200 Talernoten eingeführt wurden. Im Jahre 1890 wurde der Bank das Notenprivilegium entzogen und nur durch Allerhöchsten Erlaß bis zum 1. Januar 1894 verlängert. Bis dahin mußten die letzten Banknoten eingezogen sein. Die städtischen Behörden entschlossen sich, die Bank auch nach dem Erlöschen des Notenprivilegiums, das sie 46 Jahre besessen hatte, weiterzuführen, da sie dem kleinen und mittleren Gewerbebetriebe große Dienste geleistet hatte und außerdem der Stadt nicht unbeträchtliche Überschüsse abwarf. Das neue Statut vom 19. Juli 1894 stellte die Bank auf eine neue Grundlage. Das Kapital der Bank besteht zurzeit aus einem von der Stadt beschafften Stammkapital von 3 Millionen Mark außer dem statutenmäßigen Reservefonds im Betrage von 600000 Mk. Die Bank wird von einem Kuratorium geleitet, das aus dem Oberbürgermeister als Vorsitzenden, aus 4 Mitgliedern des Magistrats und aus 8 von der Stadtverordnetenversammlung auf 6 Jahre gewählten Mitgliedern besteht. Die Wahl der Mitglieder erfolgt seitens der Stadtverordnetenversammlung auf 6 Jahre.

Die Geschäfte der Bank sind die einer gewöhnlichen Kreditbank und bestehen in dem An- und Verkauf von Gold und Silber, in Barren und Münzen, in der Diskontierung von Wechseln, im Lombardverkehr, im An- und Verkauf von Schuldverschreibungen des Reichs, der deutschen Bundesstaaten, kommunaler

Korporationen sowie von Pfandbriefen der unter staatlicher Aufsicht stehenden Bodenkreditinstitute und Hypothekenbanken, in der Besorgung von Inkassos, im Depositengeschäft, der Verwahrung und Verwaltung von Wertpapieren.

Die Bank war stets bemüht, besonders auch dem Kreditbedürfnis der mittleren und kleineren Gewerbetreibenden soviel als möglich gerecht zu werden, soweit das mit dem Gebot der Sicherheit der Geschäftsführung möglich war. Einen besonderen Aufschwung hat das Effektenaufbewahrungs- und Verwaltungsgeschäft genommen, nachdem die städtische Bank durch Erlaß des Ministers als amtliche Hinterlegungsstelle für Mündel- usw. Werte im Sinne des Art. 85 des Ausführungsgesetzes zum Bürgerlichen Gesetzbuche vom 20. September 1899 bestimmt worden war.

Die Überschüsse an die Stadthauptkasse beliefen sich im Jahre 1898/99 auf 165369,86 Mk., 1899/1900 auf 165928,18 Mk., 1900/1901 auf 166904,98 Mk.

Ein ähnliches Institut, das allerdings nicht den gleichen Umfang hat, besitzt die Stadt Chemnitz. Das Unternehmen zeigt ein stetiges Wachstum. Die Umsätze sind von 129 Millionen Mark im Jahre 1895 auf 194,35 Millionen Mark im Jahre 1901 gestiegen. Der Überschuß belief sich im Jahre 1895 auf 57555,33 Mk. (= 11,29 Prozent des Grundkapitals), im Jahre 1900 auf 113935,50 Mk. (22,34 Prozent), im Jahre 1901 infolge eines bedeutenden Verlustes durch gefälschte Wechsel von 90000 Mk. auf nur 50511,44 Mk. (9,9 Prozent).

D. Spezielle Kreditinstitute.

I. Hypothekeninstitute.

Bereits im Jahre 1844 war in Berlin die Frage zur Erörterung gekommen, in welcher Weise der Kreditnot der Berliner Grundbesitzer Abhilfe geschafft werden könne. Zu Anfang der sechziger Jahre war die Bedrängnis einer großen Anzahl von Grundbesitzern so groß geworden, daß die Zahl der Subhastationen außerordentlich wuchs, und gab Veranlassung, die Projekte zur Bekämpfung dieser Kreditnot wieder aufzunehmen. Es wurde der Wunsch laut, die Stadtgemeinde möge die Organisation eines Kredit gewährenden Instituts übernehmen und ihm durch die Übernahme der Bürgschaft für die auf Grundlage der Hypothekenforderungen auszustellenden Schuldverschreibungen zur Hilfe kommen. Die städtischen Behörden haben jedoch prinzipiell daran festgehalten, daß die Beteiligung der Stadt sich auf die Initiative zur Organisation der Selbsthilfe und auf die Aufsicht über den Geschäftsbetrieb beschränken müsse. Sie fürchteten nämlich, daß auch andere Klassen für ihre wirtschaftlichen Interessen die Unterstützung durch das Vermögen und den Kredit der

Stadt beanspruchen könnten. Außerdem hielten sie ein direktes Eingreifen der Kommune auch deshalb für überflüssig, weil ihnen die organisierte Selbsthilfe ausreichend erschien. Die Beratungen über die Ausbildung eines Pfandbriefinstitutes begannen im Magistrat erst im Jahre 1867. Bei den Verhandlungen handelte es sich vornehmlich um drei Fragen. Zunächst um die Feststellung, welcher Kredit gegen erste Hypothek mit absoluter Sicherheit den Grundbesitzern gewährt werden könnte. Hier entschied man sich dahin, den Beleihungswert als das Mittel aus der Feuerversicherungssumme und dem zehnjährigen Durchschnitt des reinen Ertragswertes anzunehmen. Die Beleihung sollte bis zur Hälfte dieses Wertes erfolgen. Die zweite Frage war nach der Höhe des Zinsfußes. Man einigte sich auf den einheitlichen Zinssatz von 4½ Prozent. Die Pfandbriefe sollten durch Amortisation getilgt und zwecks derselben ausgelost werden. Schließlich handelte es sich darum, die Höhe der Beträge für Verzinsung und Amortisation der Pfandbriefe festzustellen. Man einigte sich mit der Regierung auf die folgenden Bestimmungen. Da das Pfandbriefinstitut keine eigentliche städtische Anstalt sein sollte, so war es notwendig, einen Reservefonds zur Sicherung gegen Verluste und zur Deckung der Verwaltungskosten zu beschaffen. Es wurden also die folgenden Leistungen vom Grundbesitzer gefordert: ein Eintrittsgeld von 2 Prozent der Darlehenssumme, das zum Reservefonds fließen sollte, ferner ein jährlicher Beitrag von ¼ Prozent zum Reservefonds und ¼ Prozent zu den Verwaltungskosten, und drittens ein Amortisationsbeitrag von ½ Prozent während der ersten 8 Jahre, später von ¼ Prozent. Es werden aus den Darlehensnehmern je eines Jahres Jahresgesellschaften gebildet, deren Guthaben an den Reservefonds im Verhältnis zu den Beiträgen für denselben alljährlich festgestellt und nach Maßgabe der Darlehenshöhe auf die einzelnen Grundstücke verteilt wird. Hat das Guthaben am Reservefonds 5 Prozent der Darlehenssumme erreicht, so fließt das ¼ Prozent Beitrag zum Reservefonds nunmehr in den Amortisationsfonds. Falls der Reservefonds über 10 Prozent der ausgeliehenen Darlehen hinausgeht, soll der Überschuß gleichfalls in den Amortisationsfonds fließen. Bei Berücksichtigung der ordentlichen Bestandteile des Amortisationsfonds ergibt sich eine Ablösungszeit von 45½ Jahren, die aber durch Zinsersparnis noch verkürzt wird. Von größerer Bedeutung ist noch die Bestimmung, die dem Schuldner das Verfügungsrecht über den amortisierten Teil seiner Schuld gestattet. Sobald nämlich von dem im Hypothekenbuche eingetragenen Pfandbriefkapital mindestens 10 Prozent amortisiert sind, kann von dem Schuldner entweder Löschungsquittung oder Zession oder ein neues Pfandbriefdarlehen verlangt werden.

Anfänglich wurde vorgeschlagen, das Pfandbriefamt als eine städtische Deputation zu bilden, zu der der Magistrat und die Stadtverordnetenversamm-

lung je 2 Mitglieder ernennen sollten. Die städtischen Kollegien scheuten aber davor zurück, den Glauben einer Garantie durch die Kommune bei dieser Organisation zu erwecken. Es schien ihnen zweckmäßiger, das Pfandbriefinstitut als eine selbständige juristische Person einzurichten. Sie behielten sich aber das Recht vor, die Mitglieder der Direktion einzusetzen und die Verwaltung zu beaufsichtigen. Die Verwaltung des Instituts erfolgt durch ein aus dem Direktor und 3 Räten bestehendes Pfandbriefamt, zu dessen Unterstützung 4 Bauverständige hinzutreten. Die Wahl aller dieser Beamten erfolgt durch den Magistrat. Die spezielle Beaufsichtigung des Pfandbriefamtes ist einem von dem Vorsitzenden des Magistrats zu ernennenden Magistratskommissarius übertragen. Zur Vertretung der Interessen der Grundbesitzer wird von ihnen ein Ausschuß gewählt, der aus seiner Mitte einen engeren Ausschuß von 6 Mitgliedern ernennt. Der weitere Ausschuß nimmt den jährlichen Bericht über die Verwaltung entgegen, stellt die Etats fest und erteilt Decharge. Der engere Ausschuß bereitet die Beschlüsse des weiteren Ausschusses über den Etat und die Rechnung vor und nimmt an den Kassenrevisionen teil. Alle 3 Jahre tritt die Generalversammlung der Grundbesitzer zusammen, erhält schriftlichen Bericht über die Lage des Instituts und ist über vorgeschlagene Statutenänderungen zu hören. Der Verwaltungsapparat ist in einer ganz überflüssigen Weise kompliziert. Einer von den Ausschüssen ist ganz überflüssig, zumal da ihre Funktionen sehr nebensächlicher Natur sind.

Mit dem 8. Mai 1868 trat das Berliner Pfandbriefinstitut ins Leben, doch beginnt der Aufschwung des Instituts erst im Jahre 1871. Schon bei den Beratungen über die Errichtung des Pfandbriefinstituts war man sich darüber klar, daß dasselbe der Kreditnot der Grundbesitzer nur in beschränktem Maße würde abhelfen können. Das Institut erleichterte zwar den Grundbesitzern die Begebung der 1. Hypothek. Die Schwierigkeit, die folgenden Hypotheken unterzubringen, blieb aber natürlich bestehen. Es wurden deshalb im Schoße des Magistrats eingehende Beratungen darüber vorgenommen, wie man den Wertteil des Grundstücks, der über den Pfandbriefbetrag hinausgeht, bis zu acht Zehntel oder neun Zehntel des von dem Pfandbriefamte festgestellten Grundwertes mobiler machen könnte. Ein praktisches Resultat ergaben indes die Verhandlungen nicht.

In der Zeit von 1868 bis 1876 wurden 849 Grundstücke beliehen, deren Feuerversicherungswert sich auf 65959820 Mk. belief. Zur Deckung der Darlehen waren 36130800 Mk. Pfandbriefe ausgegeben worden. Der Reservefonds belief sich auf 1219613,30 Mk., der Tilgungsfonds auf 370800 Mk., die Überschüsse des Verwaltungsfonds auf 146997,98 Mk.

Der große Krach der siebziger Jahre verursachte ein ziemlich rasches Sinken der Hypothekenzinse und der Bodenrente, die seit den sechziger Jahren

in ebenso raschem Steigen begriffen gewesen war. Diesen beiden Bewegungen hatte das Pfandbriefinstitut zu folgen. Es emittierte daher im Jahre 1870 außer den ursprünglich ausgegebenen 4 1/2 prozentigen Pfandbriefen auch noch 5prozentige und dann auf der anderen Seite von 1879 an 4prozentige, von 1882 an 3 1/2 prozentige Pfandbriefe. Der Grundbesitzer kann sich bei der Verpfandbriefung seines Grundstücks den Zinsfuß der Pfandbriefe selbst wählen. Je nachdem sind mit Einschluß der Zahlungen zum Verwaltungs-, Reserve- und Amortisationsfonds jährlich zu bezahlen von dem Empfänger

5prozentiger Pfandbriefe	8 Jahre lang	6 Prozent,	nachher 5 3/4 Prozent,
4 1/2 „ „	8 „ „	5 1/2 „	„ 5 1/4 „
4 „ „	8 „ „	5 „	„ 4 3/4 „
3 1/2 „ „	8 „ „	4 1/2 „	„ 4 1/4 „

Im Jahre 1884 waren 1153 Grundstücke mit 59238000 Mk. beliehen. In den letzten Jahren, also seit 1880, war die Zahl der Grundstücke und die Größe der Darlehenssummen nur sehr langsam gewachsen. Es machten sich daher wiederholt Wünsche dahin geltend, die Beleihungsgrenze zu erweitern. Außerdem hatte das Institut unter der Abneigung der Grundbesitzer gegen die Amortisationshypothek schwer zu leiden. Die absteigende Bewegung setzte sich in den Jahren 1885 bis 1888 fort. Der Betrag der emittierten Pfandbriefe nahm erheblich ab. Hatte er noch 1885 nach Abzug der Konvertierungen und Krediterneuerungen 1189200 Mk. betragen, so sank er im Jahre 1888 auf 447300 Mk. Das fortgesetzte Sinken des Zinsfußes machte es den Grundbesitzern leicht, sich billige Hypotheken zu verschaffen. Wenn man bedenkt, daß nach den Statuten des Pfandbriefinstituts die Grundbesitzer in den ersten 8 Jahren 4 1/2 Prozent jährlich an das Institut zu zahlen hatten, während sie Darlehen mindestens von der gleichen Höhe, als sie das Institut gewähren darf, gegen erste Hypothek für 4, höchstens 4 1/2 Prozent erhalten konnten, so ist es kein Wunder, daß sie die Individualhypothek dem Pfandbriefsdarlehen vorzogen und auf die Benützung des Pfandbriefinstituts verzichteten. Die Tätigkeit des Pfandbriefamts erschöpfte sich daher in den Jahren von 1885 bis 1888 fast ganz in der Konvertierung der höherprozentigen Pfandbriefe in solche mit niedrigerem Zinssatz und in der Emission neuer Pfandbriefe bei Krediterneuerung.

Da die Zahl der beliehenen Grundstücke von 1153 im Jahre 1884 auf 1060 mit 55101600 Mk. Darlehen weiter sank, so suchte man dem Rückgang des Institutes mit verschiedenen Erleichterungen in bezug auf die Beleihungsgrenzen und die einzelnen Verpflichtungen der Schuldner (Statutennachtrag vom 26. Januar 1887) entgegenzutreten. Insbesondere wurde die Beleihungsgrenze bis zum vollen Bauwert (Feuerversicherungssumme) hinaufgesetzt. Ein sechster Statutennachtrag vom 7. November 1894 regelte die

Beleihung der Grundstücke vollständig neu. Er gestattet die Beleihung jedes Berliner Grundstückes nach Wahl des Grundstückseigentümers a. bis zur Hälfte des Ertragswertes (das Zwanzigfache des ermittelten fünf- oder dreijährigen Durchschnittsertrags, abzüglich der Steuern usw.) oder b. bis zur Hälfte des Bauwertes (der von zwei Bautechnikern des Pfandbriefamtes geprüften Feuerversicherungssumme) oder c. bis zur Hälfte einer vom Eigentümer beizubringenden gerichtlichen Taxe des Grundstückes. Ferner wurden für die Emission „Neuer Pfandbriefe" und die Rückzahlung der Darlehen neue Grundsätze aufgestellt. Der Grundbesitzer hat das Darlehen mit jährlich $^1/_2$ Prozent mehr zu verzinsen als der Zinsfuß der von ihm entnommenen Pfandbriefe (3, $3^1/_2$, 4, $4^1/_2$ und 5 Prozent) beträgt. Das den Zins der Pfandbriefe übersteigende $^1/_2$ Prozent dient zur Hälfte zur Bestreitung der Verwaltungskosten, zur anderen Hälfte zur Verstärkung des Reservefonds und, nachdem das Guthaben des Grundstücks an demselben auf 5 Prozent angewachsen ist, zur Bildung und Verstärkung des Amortisationsfonds. Der Schuldner ist berechtigt, zur Tilgung seiner Kapitalschuld nach Ablauf von zwei Jahren jederzeit bare Zahlungen in beliebiger Höhe zu leisten. Er kann dann auch das Darlehen nach vorausgegangener sechsmonatiger Kündigung in Pfandbriefen oder in bar zurückzahlen. Die Bedingungen, unter denen dem Schuldner das Verfügungsrecht über die Guthaben am Reserve- und Amortisationsfonds zusteht, sind im Vergleich zu den für die alten Pfandbriefe geltenden Vorschriften wesentlich günstiger gestaltet. Durch diese Statutenänderungen wurden die älteren Vorschriften beseitigt oder abgeändert, die die Entwicklung des Pfandbriefinstituts verzögert hatten. Es sind das die Rückzahlung des Darlehens in Pfandbriefen und die den meisten Mitgliedern nicht passende obligatorische Beisteuer zum Amortisationsfonds. Seitdem ist die Zahl der bepfandbrieften Grundstücke und die Summe der Darlehen langsam wieder gestiegen. Den Tiefstand erreichte das Institut im Jahre 1894 mit 828 beliehenen Grundstücken und 44293800 Mk. Darlehen. Im Jahre 1901 betrug die Zahl der Grundstücke 1780 und die Summe der darauf emittierten Pfandbriefe 192465700 Mk. Pfandbriefe.

Zu der Veränderung des ursprünglichen Charakters des Pfandbriefinstitutes bemerkt der Verwaltungsbericht von 1889 bis 1895, III, S. 254: „Wir halten zwar in Übereinstimmung mit dem Pfandbriefamte auch heute noch die bisher von ihm vertretene Ansicht für richtig, wonach eine Verschuldung des Grundbesitzes mit allmählicher Tilgung für die solideste Grundlage anzusehen ist, und daß daher die unkündbare Amortisationshypothek vor allen anderen Hypotheken wirtschaftlich den Vorzug verdient; anderseits ist aber nicht zu verkennen, daß die Amortisationshypotheken immer weniger beliebt geworden sind, nicht gesucht, sondern als Last empfunden werden, welche

die Veräußerung amortisierbar beliehener Grundstücke erschwert und daß deshalb die Kündigung und Rückzahlung der Pfandbriefdarlehen seitens der Grundbesitzer in so erheblichem Umfange erfolgt ist. Die wirtschaftlichen Vorteile einer regelmäßigen sofort beginnenden starken Amortisation sind immer mehr zurückgetreten hinter anderen Bedürfnissen des Berliner Hypothekenmarktes, der seit der Errichtung des Pfandbriefinstituts enorme Veränderungen in bezug auf Kapitalbeschaffung erfahren hat. Der Berliner Grundbesitz, im Wert bedeutend gestiegen, verlangt jetzt erststellige Hypotheken von möglichst hohem Betrage und billigem Zinsfuß und ohne die Verpflichtung zur Amortisation." Unter diesen Veränderungen auf dem Berliner Hypothekenmarkte hatte das Institut in doppelter Weise zu leiden. Die Grundbesitzer zogen es vor, das Institut überhaupt nicht mehr zu benützen, da die Amortisationshypotheken zur ersten Stelle unangenehme Verkaufserschwerungen bedeuteten. Außerdem verlor das Institut seine Schuldner durch die Einrichtung der Amortisationshypotheken selber. Die Schuldner des Instituts konnten nämlich zirka 11 bis 14 Jahre nach der Beleihung über ihr Guthaben an dem Reserve- und Amortisationsfonds im Betrage von zirka 20 Prozent der ursprünglichen Schuld verfügen. Viele Grundbesitzer haben nun dieses Verfügungsrecht über ihr Guthaben dazu benützt, um ihre Darlehen abzüglich der Guthaben zurückzuzahlen. Meist waren ihnen von Privaten oder von Hypothekeninstituten erheblich größere Kapitalien zur ersten Stelle ohne den Amortisationszwang angeboten worden. Um den Anforderungen des Berliner Grundbesitzes zu genügen, mußte daher das Institut seine Statuten einer durchgreifenden Änderung unterziehen und seinen ursprünglichen Charakter von Grund aus umgestalten.

Die gleiche Kreditnot des in den Stadtverwaltungen fast unumschränkt herrschenden Hausbesitzertums hat auch die Grundrenten- und Hypothekenanstalt der Stadt Dresden ins Leben gerufen. Das Institut hat aber, wie bereits sein Name ausdrückt, nicht nur die Aufgabe, der Hypothekennot abzuhelfen, wie das Berliner Pfandbriefinstitut, sondern soll auch anderen Bedürfnissen der Hausbesitzer dienen. Durch die Entwicklung der Großstädte sind an die Anlage der Straßen und Plätze, an die Abfuhr und Entfernung der städtischen Abfallstoffe, mag es sich nun um die Fäkalien, den Hausmüll, den Straßenkehricht handeln, ganz bedeutend größere Anforderungen gestellt. Die Straßen sind breiter geworden und werden in stets größerer Ausdehnung gepflastert. Eine zweckmäßige Schwemmkanalisation sorgt für die schnellste Fortführung der Abfallstoffe. Die Straßenreinigung wird von den Städten in eigener Regie viel gründlicher vorgenommen, als das bisher der Fall war. Die unaufhörlich steigenden Ausgaben für die große Mehrheit dieser Einrichtungen sind zunächst von dem Grundbesitz zu tragen. Durch die Bau-

gesetze werden die Kosten der Straßenanlagen den Grundbesitzern auferlegt; die Straßenreinigung ist nach Ortsgebrauch meist eine Verpflichtung der Hausbesitzer, und wenn die Städte dieselbe in eigene Regie übernahmen, legten sie ihnen für die abgenommene Leistung die Zahlung von Gebühren auf. Das gleiche gilt bei der Kanalisation, der Hausmüllabfuhr usw. Immer sind es die Grund- und Hausbesitzer, die durch ihre Anliegerbeiträge die Kosten der Straßen und der Kanalisation, durch Gebühren die Kosten der Straßenreinigung usw. aufzubringen haben. Selbstverständlich sind sie nur die Zwischenglieder zwischen der Stadt und den alle Lasten tragenden Mietern und nehmen als solche den Städten die Mühe der Einkassierung ab. Die Höhe der Anliegerbeiträge kann recht beträchtlich sein und namentlich, wenn sie gleichzeitig, wie im Baufalle, zur Erhebung kommen, für den ärmeren Grundstücksbesitzer eine schwere Last bedeuten, für die neben den Baugeldern die erforderlichen Kapitalien zu beschaffen, ihm oft schwer fallen mag. Die Haus- und Grundstücksbesitzer hatten daher ein großes Interesse daran, die Zahlung der ihnen obliegenden Beiträge auf eine Reihe von Jahren zu verteilen und aus dem Ertrage ihrer Grundstücke nach und nach zu tilgen. Dieser Aufgabe hat in erster Linie die im Jahre 1900 von der Stadt Dresden gegründete Grund- und Hypothekenbank zu dienen, die Eigentum der Stadt ist und von deren Garantie getragen wird. Nach § 1 ihrer Satzungen hat die Anstalt den Zweck, die Straßen und Entwässerungsbauten, sowie die zur Beseitigung der Abfallstoffe dienenden Einrichtungen, welche im Interesse der Erweiterung und Ausgestaltung der Stadt Dresden und der Wohlfahrt ihrer Bewohner durchzuführen sind, zu erleichtern, indem sie den Grundbesitzern gegen Belastung ihrer Grundstücke mit Renten die erforderlichen Mittel zur Verfügung stellt. Die Hausbesitzer wollten aber die günstige Gelegenheit, ein solches Kreditinstitut für ihre Zwecke noch weiter auszubilden, nicht vorbeilassen, und so erhielt die städtische Anstalt die weitere Aufgabe, den Grundbesitz innerhalb der Stadt zu fördern, indem sie Darlehen gegen Hypothek gewährt. Die Anstalt dient ausschließlich den Interessen des städtischen Hausbesitzes. Es werden also hier die Mittel der Stadt in Bewegung gesetzt, um die Wohlfahrt einer kleinen Klasse — nach der Zählung von 1901 7613 Eigentümer — zu fördern, deren ganze Aufgabe darin besteht, in den Diensten des städtischen Bodenkapitals die Mieten und damit die Grundrenten in die Höhe zu treiben. Indem die städtische Hypothekenanstalt den Hausbesitzern möglichst billiges Geld zu Hypotheken zur Verfügung stellt, indem sie ihnen ferner die Zahlung der Anliegerbeiträge nach jeder Richtung zu erleichtern sucht, arbeitet sie an der Konsolidierung einer Klasse, die parasitisch auf der gesamten Mietbevölkerung der Stadt schmarotzt. Und für die Einrichtung der städtischen Hypothekenbank kann auch nicht der entschuldigende Grund angeführt werden, daß durch

die Gewährung billigen Geldes für Hypotheken die Mietpreise herabgesetzt werden. Die Höhe der Mieten hängt eben von ganz anderen und viel mächtigeren Faktoren ab. Erhöht wird dagegen der Profit, der dem Hausbesitzer nach Zahlung seiner Hypothekenzinsen verbleibt. Vom Standpunkt der Hausbesitzervereine mag das ja als Aufgabe der Gemeinde gelten, aber nicht vom Standpunkt des Gemeinwohls.

Die Mittel zur Erreichung ihrer Zwecke gewinnt die Anstalt durch die Ausgabe verzinslicher, auf den Inhaber lautender Grundrenten- und Pfandbriefe. Da der Anstalt eigene Betriebsmittel zunächst nicht zur Verfügung standen, so gewährte die Stadtverwaltung aus Anleihemitteln einen verzinslichen Kredit bis zur Höhe von 1 Million Mark. Die Tätigkeit der Anstalt gliedert sich in zwei Abteilungen, das Grundrentengeschäft und das Hypothekengeschäft. Im Grundrentengeschäft übernimmt sie „die für die Beschaffung der Straßen und Plätze, für ihre Herstellung, Reinigung und Entwässerung einschließlich der Arbeiten zum Anschlusse der Grundstücke an das öffentliche Schleusennetz und zur Beseitigung der Abfallstoffe aus bebauten Grundstücken nach Maßgabe der gesetzlichen, insbesondere der ortsstatutarischen Bestimmungen den Grundstücksbesitzern erwachsenden Abgaben und Aufwendungen in der Weise, daß ihr dafür von dem Grundstücksbesitzer eine bestimmte jährliche Rente auf eine gewisse Reihe von Jahren zu gewähren und auf dem Grundbuchblatte des beteiligten Grundstücks als Reallast einzutragen ist“ (§ 7). Die Übernahme der genannten Leistung auf die Anstalt ist in allen Fällen von der Befürwortung durch den Rat abhängig. Da diese aber nur versagt werden soll, wenn die Übernahme städtischen Interessen widersprechen würde, so ist den Hausbesitzern die Übernahme wohl in den meisten Fällen sicher. Die Höhe der jährlichen Rente, die der Grundrentenanstalt von dem Grundstücksbesitzer zu gewähren ist, wie ihre Dauer wird durch freie Vereinbarung zwischen beiden Parteien festgesetzt. Doch sind dabei einige im Statut niedergelegten Punkte zu berücksichtigen. Die Rente darf nicht mehr als 6 Prozent des von der Anstalt beschafften Kapitals zuzüglich eines Beitrags zum Verwaltungsaufwand und zum Reservefonds der Anstalt betragen. Der Beitrag zum Reservefonds hat sich auf jährlich höchstens 1/8 Prozent des von der Anstalt beschafften Kapitals zu beschränken, der zum Verwaltungsaufwand darf keinesfalls über 1/4 Prozent des von der Anstalt beschafften Kapitals hinausgehen und soll in der Regel den erforderlichen Verwaltungsaufwand nicht übersteigen. Solange die laufenden Beiträge den Verwaltungsaufwand noch nicht zu decken vermögen, kann die Anstalt außerdem bei Gewährung des Kapitals einen einmaligen Beitrag bis zu 2 Prozent vom Hundert des beschafften Kapitals zwecks Deckung der Verwaltungskosten erheben. Die in der Rente enthaltene jährliche Tilgungsquote muß mindestens 1/2 Prozent des

dargeliehenen Kapitals betragen. Das würde also eine sehr lange Tilgungsfrist voraussetzen, mit der die Hausbesitzer sicher zufrieden sein werden. Damit die übernommenen Anliegerbeiträge ihrer Bestimmung gemäß verwendet werden, kann die Anstalt die Auszahlung von der Erfüllung bestimmter Bedingungen abhängig machen. Gegenwärtig sichert sich die Anstaltsleitung gegen mißbräuchliche Verwendung dadurch, daß sie das übernommene Kapital in jedem Falle dem städtischen Bauamte überweist und nur nach dessen Anweisung an andere Stellen zahlt.

Hypothekendarlehen werden von der Anstalt in der Regel nur auf bebaute Grundstücke und nicht über drei Fünftel ihres Wertes hinaus gewährt. Die Beleihung von unbebauten Grundstücken ist nur dann zulässig, wenn es sich um Grundstücke handelt, die zur Errichtung billiger Wohnungen für gemeinnützige Zwecke bestimmt sind. In solchen Fällen ist dafür zu sorgen, daß die gemeinnützigen Zwecke auch dauernd erreicht werden. Eine Verpflichtung der Anstalt zur Beleihung von Grundstücken liegt nicht vor. Die laufenden Beiträge zum Verwaltungsaufwand und Reservefonds, sowie der eventuell zur Erhebung kommende einmalige Beitrag sind die gleichen wie beim Grundrentengeschäft.

Bis zur Höhe der von ihr gegen Rente und Hypothek gewährten Beträge gibt die Anstalt auf den Inhaber lautende verzinsliche Grundrenten- und Pfandbriefe aus. Der Zinsfuß wird vom Rat und den Stadtverordneten nach Gehör des Vorstandes und Ausschusses bestimmt. Die Rückzahlung erfolgt durch Auslosung in demselben Maße, in dem die gegen Rente hingegebenen Kapitalbeträge getilgt worden sind.

Die jährlichen Überschüsse, die nach Verzinsung der ausgegebenen Grundrenten und Pfandbriefe und nach Abführung der Tilgungsquote verbleiben, werden nach Abzug der Verwaltungskosten, etwaiger Kursverluste, der Zinsen des Betriebskapitals und nach Dotierung des Reservefonds zur weiteren Tilgung von Grundrenten und Pfandbriefe verwendet. Verbleibt danach noch ein Überschuß, so wird derselbe gemeinnützigen Zwecken zugeführt. Nach Ansicht des Dresdener Hausbesitzervereins soll die Anstalt überhaupt keinen Reingewinn herauswirtschaften.

Dem Vorstand, der sich aus einem Ratsmitgliede und den Direktoren der Anstalt zusammensetzt, liegt die Verwaltung der gesamten Anstalt ob. Die Oberaufsicht steht dem Rate zu, der dieselbe durch einen aufsichtsführenden Ausschuß von 3 Ratsmitgliedern, 3 Stadtverordneten und 3 vom Rate zu berufenden bankfachmännisch gebildeten Personen ausübt.

Aus den Geschäftsberichten der Anstalt seien die folgenden Betriebsergebnisse hier angeführt. Die Übernahme von Anliegerleistungen erfolgte bis Ende des Jahres 1902 in 547 Fällen im Kapitalwerte von 2552540 Mk. In allen Fällen ist den Renten im Grundbuche der Vorrang vor den übrigen

Hypotheken gewährt worden. Hypothekendarlehen wurden im ganzen 302 Posten gewährt. Ende 1902 betrug der Bestand 296 Posten mit einem Werte von 16022322 Mk. 245 der Darlehen stehen an erster Stelle, 51 hinter anderen Hypotheken, aber alle innerhalb der vorgeschriebenen Beleihungsgrenzen. Der Gesamtumlauf der Grundrentenbriefe belief sich Ende 1902 auf 2413900 Mk., der der Pfandbriefe auf 14475900 Mk. Sämtliche Briefe sind durch ein Bankenkonsortium an den Börsen zu Dresden und Berlin eingeführt worden. Der Zinsfuß der Rentenbriefe und der beiden ersten Serien der Pfandbriefe beträgt 4 Prozent, der der dritten Serie 3³/₄ Prozent. Die Überschüsse betrugen im Jahre 1900 4367 Mk., im Jahre 1901 30533 Mk., 1902 100995 Mk. und sind samt den Agiogewinnen beim Verkaufe der Grundrenten- und Pfandbriefe den Reserven zugeführt, die sich am Schlusse des letzten Geschäftsjahres auf 352550 Mk. beliefen.

Das dritte städtische Hypothekarkreditinstitut ist die Düsseldorfer Hypothekenanstalt. Im Jahre 1899 hatte Düsseldorf unter einer schweren Wohnungsnot zu leiden, die sich nicht nur in einer außerordentlichen Steigerung der Mieten, sondern auch direkt in einem Mangel an Wohnungen aller Art, insbesondere aber von kleineren Wohnungen, ausdrückte. Die Gründe für ein derartiges Versagen der Bautätigkeit gegenüber einem zwar ziemlich starken Anwachsen der Bevölkerung lagen vor allem auf dem Gebiete des Kredits. Das Bauunternehmertum und die Grundbesitzer suchten allerdings, aber mit Unrecht, die Bauordnung von 1898, die eine ziemlich starke Beschränkung der Bodenausnützung brachte, dafür verantwortlich zu machen. Wie in anderen Großstädten ist auch das Bauunternehmertum in Düsseldorf ziemlich kapitalschwach und arbeitet nur mit sehr geringen eigenen Mitteln. Seine wichtigsten Kreditgeber, die Hypothekenbanken, hatten aber in der Zeit der industriellen Hochkonjunktur selbst mit dem Umstande zu kämpfen, daß sich das Kapital der Industrie zuwandte und seine Pfandbriefe verkaufte. Dazu kam, daß durch zu hohe Taxen der Bausachverständigen ein gewisses Mißtrauen der Geld gebenden Banken erregt worden war. Die Beleihung einzelner Banken auf Grund solcher übertriebener Taxen kam dem vollen Werte der Häuser fast gleich und überstieg manchmal den Betrag, der bei Subhastationen erzielt werden konnte. So war das Geld für die Düsseldorfer Bauunternehmer zur Fortsetzung ihrer Bautätigkeit überhaupt nicht oder nur unter großen Schwierigkeiten zu erhalten. Kaum daß es ihnen gelang, auf ihre fertigen, mit eigenen Mitteln errichteten Häuser Hypotheken zu erhalten, geschweige daß sie für die im Bau begriffenen Häuser Baugelder, oder für ihre geplanten Häuser Baugelderversprechen erhielten. Mit dem Versagen des privaten Kredits kam die Bautätigkeit ins Stocken, und die Wohnungsnot verschärfte sich in akuter Weise.

In dieser Notlage entschied sich die Stadtverwaltung, selbst in die Reihe der Kreditgeber einzutreten, und legte der Stadtverordnetenversammlung den Plan vor, eine städtische Hypothekenanstalt zu errichten. Im April 1900 beschloß diese auf Grund des vorgelegten Projektes die Errichtung der Anstalt und die Aufnahme einer Anleihe bis zur Höhe von 20 Millionen Mark, aus deren Mitteln Hypotheken und insbesondere Baugelddarlehen gewährt werden sollten. Es sollte also der städtische Kredit für die Zwecke des privaten Wohnungsbaues dienstbar gemacht werden. „Der durch Hypotheken und die Steuerkraft einer großen, angesehenen Stadt gedeckte Kredit ist immerhin ein größerer Anreiz", so heißt es in den allgemeinen Bestimmungen über die Gewährung von hypothekarischen Darlehen durch die Stadt Düsseldorf, „sich mit einem mäßigeren Zinse zu begnügen, als der Kredit, der ausschließlich auf Hypotheken und auf ein verhälnismäßig kleines Grundkapital fundiert ist. Auch wird das Vertrauen zu einer städtischen Geschäftsführung ein unbedingtes sein. Die Stadt hat überdies bei ihrem Kredit den gesetzlichen Vorteil, daß die städtischen Schuldverschreibungen Mündelsicherheit genießen." Die Stadtgemeinde, die alle Grundbesitzer umfaßt, wird in der genannten Vorlage als der natürliche Ersatz einer Genossenschaft städtischer Grundbesitzer bezeichnet, die allerdings, wie die Genossenschaften ländlicher Grundbesitzer, die geeignetsten Träger des städtischen Bodenkredits sein würde. Die Stadtverwaltung hält aber die Organisation einer solchen Genossenschaft für kaum möglich und empfiehlt daher, sie durch die Organisation der Gemeinde zu ersetzen.

Eine städtische Hypothekenanstalt sei viel besser als eine auswärtige Hypothekenanstalt imstande, die Beleihung städtischer Hausgrundstücke vorzunehmen. Sie könne außerdem einen anderen sehr wichtigen Zweig des Bodenkredits pflegen, der für auswärtige Gesellschaften besonders schwierig, aber für die Wohnungsfrage von größter Bedeutung sei, nämlich die Hergabe von Baugelderdarlehen. Gerade dafür sei eine lokale Einrichtung besonders geeignet, da ihren Organen das Objekt und die Person des Bauenden bekannt sei und einer ständigen Kontrolle unterworfen werden könne. Doch sollten von den 20 Millionen Mark nur 4 Millionen Mark für Baugelderdarlehen verwendet werden, um der zur Zeit noch herrschenden Meinung entgegenzukommen, als ob diese Art der Kreditgewährung besondere Gefahren aufwiese.

Gegen das Vorgehen der Stadtverwaltung wurden die verschiedensten Einwendungen erhoben. Durch die Erhöhung der Schuldenlast werde der Kredit der Stadt beschädigt. Davon kann keine Rede sein, solange die Schuldverschreibungen nur mit guten ersten Hypotheken fundiert sind. Ein weiterer Einwand ging dahin, daß bei Krisen der Stadt sehr viele Häuser zufallen würden und eine Zerrüttung der Finanzen unvermeidlich eintreten müßte.

Diesen Gefahren kann durch die Ansammlung von Reserven begegnet werden, die stark genug sind, ein zeitweiliges Ausfallen von Zinsen bei einer Anzahl von Objekten erträglich zu machen. Übrigens werden die Gefahren der Konzentration des städtischen Hypothekengeschäftes auf eine bestimmte Lokalität sehr übertrieben. Städte mit differenzierter Industrie, deren Wohlsein also nicht von dem Geschick einer einzigen abhängig ist, werden partielle Krisen schließlich ebenso leicht überwinden können, als die größeren Bankinstitute, deren Risiko sich auf viele Städte verteilt. Bei einer großen allgemeinen Industriekrise hilft aber die Verteilung auf verschiedene Städte auch nichts, da alle Städte von ihr betroffen werden.

Übrigens haben auch große Bankinstitute sich mit ihrem Hypothekengeschäft auf eine große Stadt beschränkt. So hat die bayerische Handelsbank zu München fast ihren ganzen Hypothekenbestand von zirka 140 Millionen Mark in München plaziert.

Über die Gewinnfrage spricht sich die Vorlage dahin aus, daß es sich nur um kleine Summen handeln könne, höchstens 1/4 Prozent, die für den einzelnen nicht sehr ins Gewicht fallen könnten. Durch diesen kleinen Gewinnüberschuß könne aber die städtische Betriebsverwaltung ihre Reserven beträchtlich verstärken. Es bestehe auch kein besonderer Anlaß, dem einzelnen bei Benützung der städtischen Einrichtung wesentlich billigere Bedingungen zu gewähren, als solche für normale Hypotheken bei den großen Hypothekenbanken eingeführt sind. „Die kulante Erledigung jedes Antrages, die wohlwollende Würdigung aller Gesuche und Wünsche, die Sicherheit, auf ständiges Entgegenkommen und ruhigen Genuß des Darlehens rechnen zu dürfen, außerdem die Möglichkeit, auch für Neubauten und Bauplätze Darlehen erhalten zu können, sind hinlängliche Vorteile, welche die städtische Einrichtung wohl beliebt machen werden."

Die Aufgabe der städtischen Hypothekenanstalt zu Düsseldorf bestand also darin, einer vorübergehenden Kreditnot auf dem Gebiete des Wohnungsbaues abzuhelfen. Das Institut war nicht ausschließlich im Interesse des privaten Grundbesitzes und Bauunternehmertums errichtet. In erster Linie war sie zur Bekämpfung der Baunot gedacht, und die Entwicklung der Anstalt zeigt, daß sie diesen Zweck in gewissen Grenzen erfüllt hat. In den beiden ersten Geschäftsjahren wurden im ganzen 98 Objekte beliehen, von denen 8 wieder ausschieden, so daß der Bestand zu Ende des Jahres 1901/02 90 Objekte umfaßte. Es wurden in den beiden Jahren 4043000 und 3877000 Mk. Darlehen beantragt, von denen 3315000 und 2685000 Mk. bewilligt, aber nur 1603000 und 1959000 Mk. angenommen wurden. Im Jahre 1902 hat die Ausleihetätigkeit nachgelassen. Schon im Geschäftsjahre 1901 begann das Privatkapital für Bauzwecke bedeutend flüssiger zu werden, so daß sich

der von der städtischen Anstalt geforderte Zinsfuß von $4^1/_2$ Prozent als zu hoch erwies. Er wurde trotzdem erst im Jahre 1902 auf 4 Prozent herabgesetzt, weil man die Hauptaufgabe der städtischen Hypothekenanstalt darin sah, nicht in normalen Zeiten, sondern bei einer Versteifung des Immobiliarkredits einzugreifen. „Unter diesen Umständen", schreibt J. Feig, „Grund- und Bodenverhältnisse in Düsseldorf 1900" in „Die Störungen im deutschen Wirtschaftsleben", Schriften des Vereins für Sozialpolitik, CXI, S. 161, „hat das Hypothekenamt seine Leistungsfähigkeit zur Erhöhung der Bautätigkeit noch nicht recht erproben können, denn man kann die nicht nur in Düsseldorf erfolgte Verflüssigung des privaten Baukredits kaum oder doch nur zu einem sehr geringen Bruchteil auf Rechnung des Wettbewerbs der städtischen Anstalt setzen."

Nach den Grundsätzen, die für die Beleihung von Immobilien aufgestellt sind, werden in der Regel nur solche Gebäude beliehen, die einen sicheren Ertrag gewähren oder gewähren können. Die Beleihung soll sich nicht über 60 Prozent des Wertes erstrecken, bei Fabrikanwesen nur bis zu 50 Prozent des Wertes der Grundfläche. Darlehen auf Grundstücke, die mit noch nicht ganz fertigen Neu- oder Umbauten versehen sind, sollen in der Regel nicht mehr als 50 Prozent des Wertes der Grundfläche betragen. Bei Wohnhausbauten kann jedoch das Darlehen bis zur Höhe von 60 Prozent des jeweiligen Gesamtwertes der Grundfläche und des Baues, abzüglich jenes Betrages gewährt werden, der erforderlich ist, um den Bau zu vollenden. Die Darlehen werden, je nach Wunsch des Schuldners, als amortisierbare oder als einfache Zinsdarlehen gewährt. Sie sind zunächst beiderseits fünf Jahre unkündbar, können aber jederzeit in Schuldverschreibungen zurückgezahlt werden. Diese werden von der Stadt ausgegeben, um die dargeliehenen Gelder zu decken. Sie dürfen den Betrag der jeweils ausgeliehenen Darlehen nicht übersteigen und werden in dem Maßstabe getilgt, als die Rückzahlung der Darlehen erfolgt. Der Zinssatz der Hypothekendarlehen beträgt in der Regel $^1/_2$ Prozent mehr, als der Zinssatz der Schuldverschreibungen. Der Hypothekenschuldner hat außer den Nebenkosten auch die Differenz zwischen dem Verkaufswerte der Schuldverschreibung und ihrem Nennwerte zu erstatten.

Die Verwaltung der Hypothekengeschäfte bildet eine abgesonderte Betriebsverwaltung der Stadt Düsseldorf, die aus dem Reservefonds der Stadtkasse als Grundstock des besonderen Reservefonds den Betrag von 1 Million Mark einschießt. Die Verwaltung der Hypothekenstelle wird von einer Deputation geführt, die aus dem Oberbürgermeister und fünf Mitgliedern besteht. Sie ist zur Gewährung der Darlehen, Festsetzung der im einzelnen Falle maßgebenden Bedingungen, zur Kündigung der Darlehen, zum Verkaufe der Schuldverschreibungen und zu allen sich sonst ergebenden regelmäßigen Geschäften zuständig.

II. Städtische Feuersozietäten.

Wie die städtischen Hypothekenanstalten, so kommen auch die städtischen Feuersozietäten nur einem Teile der Einwohnerschaft, den Haus- und Grundbesitzern zugute. Diese Anstalten, die genossenschaftliche Vereinigungen der Hausbesitzer unter Leitung der Stadtgemeinden darstellen, sind schon sehr alt. Die Errichtung der ältesten Brandgilden reicht in Schleswig-Holstein bis in die erste Hälfte des fünfzehnten Jahrhunderts zurück. Die Hamburger Generalfeuerkasse entstand im Jahre 1676, nachdem bereits im Jahre 1591 eine Vereinigung von hundert Besitzern von Brauhäusern einen Feuerkontrakt abgeschlossen hatten, durch den sie für sich, ihre Erben oder künftige Besitzer ihrer Brauhäuser sich verpflichteten, im Falle eines oder mehrere dieser Häuser einen Brandschaden erlitte, „Teine Enkelde Rikesdahler“ von jedem Hause binnen Monatsfrist nach geschehenem Feuerschaden zu zahlen. Nach diesem Vorbilde war im Hamburger Stadtgebiete eine ganze Anzahl ähnlicher Verbindungen entstanden, die schließlich von Senat und Bürgerschaft in der Generalfeuerkasse zusammengefaßt wurden. Nicht viel jünger sind die Brandkassen von Harburg 1677 und Magdeburg 1685. Im gleichen Jahre 1685 forderte der große Kurfürst seine Residenzstädte Berlin, Köln, Friedrichswerder auf, nach dem Hamburger Vorbilde eine ähnliche Feuerkasse zu bilden, aber Stadtverordnete und Viergewerke baten den Kurfürsten inständig, sie mit der neuen Einrichtung zu verschonen, da „der Bürger Vermögen alhier und dehrer zu Hamburg in gahr zu ungleicher Wage lieget. Sintemahl die meisten an diesem orte, alz krehmer und arme handwerksleutte, kaum ihr tägliges außkommen haben, und, wenn schohn noch einige in etwas begütert, dennog 50 derselben mit einem Capitalreichen Kauffmann in Hamburg fast nicht zu vergleichen sindt.“ Die Bestrebungen des großen Kurfürsten nahm sein Nachfolger, König Friedrich I., wieder auf. Er wollte das ganze Land zu einer Generalsozietät vereinigen und ließ deshalb am 1. Juni 1706 ein General-Feuerkassen-Reglement ergehen. Die Ausführung des Gesetzes fand in Stadt und Land den hartnäckigsten Widerstand, so daß einige Jahre später die Generalfeuerkasse wieder aufgehoben werden mußte. Man versuchte den gleichen Zweck durch Einrichtung lokaler Organisationen zu erreichen. Der Berliner Magistrat erklärte sich nunmehr bereit, ein Reglement für eine Berliner Feuersozietät auszuarbeiten, dessen Artikel in einer Notifikation vom 2. Mai 1712 anerkannt wurden. Darin wurde der Grundsatz aufgestellt, daß bei entstehendem Feuerschaden alle Eigentümer nach Proportion des Wertes ihrer Häuser beitragen sollten. Es wurden nunmehr die Eigentümer aufgefordert, „wegen Anlegung eines ordentlichen Katasters und einer richtigen Taxe der Häuser das Erforderliche zu bewirken“, doch kamen die Aufnahmen

erst nach Erlaß des Reglements von 1718 in geregelten Gang. Dieses Reglement blieb bis gegen Ende des achtzehnten Jahrhunderts in Gültigkeit. Am 1. Mai 1794 wurde es einer Revision unterzogen und bildet in der abgeänderten Gestalt noch heute die Grundlage für die Verwaltung der Berliner Feuersozietät. Drei leitende Grundsätze sind für dasselbe charakteristisch: 1. die Zwangspflicht der Versicherung für alle Grundbesitzer, 2. die Versicherung und der Ersatz des Schadens zum Neubauwert, und 3. die Pflicht zur Wiederherstellung des Schadens und zur Verwendung der Brandentschädigungsgelder dazu. Es wurden also alle Eigentümer von Häusern innerhalb der Ringmauern oder außerhalb derselben auf dem zu der Stadt gehörigen Grund und Boden ohne Unterschied der Gerichtsbarkeit, der sie für ihre Personen oder Häuser unterworfen sind, zum Beitritt verpflichtet. Befreit waren nur die königlichen und öffentlichen Gebäude, deren Versicherung den Landeskollegien überlassen blieb, die königlichen Schlösser und die prinzlichen Paläste, die Windmühlen, ausgeschlossen waren andere der Feuersgefahr noch mehr ausgesetzte Gebäude, als Pulvermühlen und dergleichen. Die Zwangsverpflichtung zum Beitritt ist im Jahre 1817 auch in die neuen Hamburger Feuerordnungen aufgenommen worden, während die alte Ordnung von 1676 eine solche Verpflichtung nicht enthielt.

Gleichfalls abweichend von der ursprünglichen Hamburger Feuerordnung und den Statuten aller übrigen Immobiliarversicherungsanstalten wurde die Entschädigung des Brandschadens in dem Statut der Berliner Feuersozietät geordnet. Während allgemein der Brandschaden nach dem Wert ersetzt wird, den die beschädigten Objekte zur Zeit des eingetretenen Schadens haben, erhält das von einem Brandschaden betroffene Mitglied der Berliner Feuersozietät eine Vergütung, die ihn in den Stand setzt, ein Gebäude von der Beschaffenheit des früheren wieder aufzuführen.

Als sich die preußische Staatsregierung in den Jahren von 1835 bis 1844 mit einer Revision der Reglements der nach dem Jahre 1718 entstandenen öffentlichen Feuersozietäten beschäftigte, erregten die beiden Grundsätze des Zwangsbeitrittes und der Versicherung des Neubauwertes bei ihr den größten Anstoß. Doch gelang es schließlich den Kommunalbehörden, das Regulativ von 1794 im wesentlichen zu retten. Es wurden nur die Änderungen an ihm vorgenommen, die durch die Ausbildung der städtischen Verfassung notwendig geworden waren. Durch die Städteordnung von 1808 wurde die Direktion aufgehoben. Die Angelegenheiten der Feuersozietät wurden in Zukunft wie andere Gemeindesachen vom Plenum des Magistrats unter Mitwirkung der Stadtverordneten verwaltet. Die exekutiven Organe waren der Generalfeuerherr, ein Mitglied des Magistrats, das sowohl die Aufstellung der Taxen als die Abschätzung der eingetretenen Brandschäden zu

leiten hatte, ein städtischer Bauinspektor, der die Brandtaxen berechnete, die Ratsmaurer und Ratszimmermeister, die als verpflichtete Sachverständige bei den Taxen mitzuwirken hatten, und die Stadtwachtmeister, die bei den Abschätzungen zugegen zu sein, den Taxatoren Beistand zu leisten, den Verkehr des Generalfeuerherrn mit den Taxatoren und dem Publikum zu vermitteln und insbesondere auch die Beiträge einzuziehen hatten. Von diesen Ämtern wurde das Amt eines Generalfeuerherrn eingezogen. Im Jahre 1891 wurde für die Bearbeitung der Feuersozietätsangelegenheiten eine gemischte Deputation der Gemeindekollegien eingesetzt. Das sind im wesentlichen die organisatorischen Änderungen, die die Berliner Feuersozietät im Laufe ihres Bestehens erlitten hat.

Nach § 10 des Statuts muß jeder Eigentümer den ausgeschriebenen Betrag nach dem jedesmal genehmigten Satz von der Versicherungssumme erlegen. Die Beiträge ändern sich also nach der Höhe des eingetretenen Brandschadens. An diesem Grundsatze ist dauernd festgehalten worden.

Nach dem Vorbilde der Berliner Feuersozietät sind auch in anderen preußischen Städten, wie in Königsberg, Elbing, Thorn, Stettin, Stralsund und Breslau, Feuersozietäten eingerichtet worden, von denen aber nur die der Städte Breslau, Stettin und Thorn die gleichen Grundsätze haben. Alle übrigen Feuersozietäten entbehren der Zwangsversicherung. Außerhalb Preußens existiert noch eine städtische Brandkasse zu Rostock, eine städtische und eine vorstädtische Brandassekuranzkasse zu Lübeck und die bereits erwähnte Hamburger Feuerkasse. Über die Entwicklung und Bedeutung dieser Feuersozietäten geben die folgenden Ziffern Auskunft:

	Jahr der Gründung	Versicherungssumme			
		1868 Taler	1872 Taler	Ende 1892 Mark	Mark
Königsberg	1723	2921227	1240963	579495	795932 (1901/02)
Stettin . .	1722	19373600	20473175	80563240	89339719 (1900)
Stralsund .	1771	4915753	5148115	22534428	—
Berlin . .	1718	279007925	326928025	3228391700	4109155900 (1901)
Breslau .	1744	54593200	70386030	425876200	454892500 (1900)
Elbing . .	1773	—	1603310	10302140	8838880 (1900)
Thorn . .	1821	—	2787583	19613124	—

Viertes Kapitel.

Plakatwesen und Annoncenblätter.

Die moderne Reklame, dieses so wichtige Werkzeug der Distribution, tritt auf zwei Gebieten in Berührung mit der städtischen Verwaltung, auf dem Gebiete des Plakatwesens und auf dem der Zeitungsannonce.

Das Plakatwesen ist uralt. Von Anfang an macht die Reklame für ihre Plakate von jedem Raume Gebrauch, den sie für günstig hält, die Augen der Passanten auf das Plakat zu ziehen. Häuser, Mauern, Zäune, besondere Stellagen, alles wird benützt, um Plakate anzubringen. Die oft skandalöse Verunstaltung des Aussehens der städtischen Straßen durch die Plakate hat die Polizeiverwaltung in vielen Städten veranlaßt, die allgemeine Benützung der Häuser und sonstigen Wände zu verbieten und die Plakate auf bestimmte Plakattafeln oder Plakatsäulen zu verweisen. Die Plakatsäulen sind in Berlin entstanden und verdanken ihre Entstehung dem Buchdruckereibesitzer Litfaß, der im Dezember 1854 von dem Polizeidirektor v. Hinckeldey die Erlaubnis erhielt, auf die Dauer von 15 Jahren auf öffentlichen Straßen und Plätzen Säulen für den Zettelanschlag zu errichten, an denen vom 1. Juli 1855 ab der Anschlag von Plakaten überhaupt nur noch zulässig sein und nur durch Beauftragte des Unternehmers stattfinden sollte. Zur Sicherung dieser Bestimmung wurde einige Monate später eine Polizeiverordnung erlassen. Die Konzession war dem Unternehmer von dem Polizeipräsidenten ohne Befragen der Stadtverwaltung erteilt worden. Das Polizeipräsidium hatte sich wieder einmal über die Rechte der städtischen Kollegien hinweggesetzt. Sie hatten in der Tat das Recht, sowohl über die Einrichtung selbst, als auch über den Erlaß der für diese Einrichtung besonders getroffenen Polizeiverordnung gehört zu werden. Das Motiv, das das Polizeipräsidium zu diesem Vorgehen veranlaßte, war wohl die Voraussicht, mit den städtischen Kollegien zu keiner Einigung über diese Angelegenheit zu kommen. Denn es war nicht anzunehmen, daß diese die Notwendigkeit der Plakatsäulen anerkannt haben würden. Das räumt der Verwaltungsbericht für 1861/76 mit dürren Worten ein. Es heißt da 2. Band, S. 55: „Die in dem Vertrage mit Litfaß beliebte Ordnung des Anschlagwesens konnte damals im Mangel jeder genaueren Kenntnis der Motive, von denen sich das Polizeipräsidium hatte leiten lassen, als eine dringende Notwendigkeit kaum erscheinen. Die ganze Maßregel wurde

vielmehr lediglich aufgefaßt als eine ungerechtfertigte Belästigung und Beschränkung des Publikums, als eine Beeinträchtigung Gewerbetreibender, namentlich der Buchdrucker, und Bereicherung eines einzelnen auf Kosten der Gesamtheit. Von dem Einflusse dieser allgemein in der Bevölkerung verbreiteten Anschauung konnten auch die Kommunalbehörden nicht ganz frei bleiben." Die Rücksichtslosigkeit, mit der die Gemeindebehörden bei Abschluß des Vertrags behandelt worden waren, wiederholte sich bei der Verlängerung des Vertrags. Als im Januar 1869 der Magistrat das Polizeipräsidium ersuchte, nicht ohne seine Zustimmung das Anschlagwesen über den 1. Juli 1870 hinaus zu ordnen, wurde ihm erwidert, daß der ursprüngliche Vertrag bereits bis zum 1. Juli 1880 verlängert sei. Die Beschwerden des Magistrats blieben auch bei der Ministerialinstanz erfolglos. Erst nachdem durch den Vertrag vom 31. Dezember 1875 das Eigentum der Stadtgemeinde an den öffentlichen Straßen festgestellt worden war, wurde ihr auch das Recht zuerkannt, die Errichtung und Benützung von Anschlagssäulen auf öffentlichen Straßen gegen Pacht zu vergeben.

Obwohl die Konzession den Unternehmer Litfaß zum reichen Manne gemacht hatte, die städtischen Behörden also wußten, daß sie es mit einem sehr ertragreichen Unternehmen zu tun hatten, hielten sie doch an der Verpachtung der Anschlagsäulen fest. Ihre Einsichtslosigkeit oder ihr schlechter Wille war in diesem Punkte ebenso groß, wie die des Polizeipräsidiums. Sobald die Kollegien in den Besitz des Plakatwesens gekommen waren, schrieben sie den Betrieb desselben in öffentlicher Submission aus. Gegen eine jährliche Pachtsumme von 50000 Mk. wurde den Unternehmern Nauck und Hartmann die Konzession auf die Dauer von 10 Jahren übertragen. Die Unternehmer mußten sich verpflichten, für einen Bestand von mindestens 300 Säulen zu sorgen. Die alten Litfaßsäulen wurden entfernt und durch 50 weitere Säulen ersetzt. Nach dem Vertrage geht das Eigentum der Säulen auf die Stadtgemeinde über, während für die Unterhaltung derselben der Unternehmer zu sorgen hat. Die Stadt verpflichtet sich, während der Dauer des Vertrages, keinem anderen Unternehmer die Genehmigung zur Errichtung gleicher oder ähnlicher Anlagen auf öffentlichen Straßen oder Plätzen zu erteilen, und gesteht dem Unternehmer das ausschließliche Recht zu, die errichteten Säulen während der Vertragsdauer zum Anschlage von öffentlichen Anzeigen zu benützen. Der Unternehmer wird verpflichtet, die ihm übergebenen Plakate nach der Zeitfolge der Anmeldungen anzuschlagen und darüber Buch zu führen. Plakate, die nicht eine der im Tarife vorgesehenen Größe haben, können, solche, deren Inhalt gegen die Gesetze verstößt, müssen von dem Anschlage zurückgewiesen werden. Im Tarif werden vier Größen festgesetzt, für die die Sätze betragen: Säulenraum pro 100 Säulen und Tag 0,40, 0,80, 1,20, 2,50 Mk.

Wozu noch an Anschlagskosten der Reihe nach 25, 40, 75 Pf. und 1,50 Mk. kommen.

Im Jahre 1891 wurde der Vertrag der gleichen Firma von den Kollegien auf weitere 10 Jahre verlängert. Diesmal aber stellte die sozialdemokratische Fraktion bei der Stadtverordnetenversammlung den Antrag, die Konzession nicht ohne weiteres den alten Unternehmern zu übertragen, sondern ein öffentliches Ausschreiben zu erlassen. Das Ergebnis der Submission bewies, wie außerordentlich lukrativ der alte Vertrag für die Unternehmer gewesen war. Die alte Firma erklärte sich nämlich bereit, die Pachtsumme von 50000 Mk. auf 255000 Mk. zu erhöhen. Der gleiche Vorgang wiederholte sich, als im Jahre 1901 der Magistrat wiederum die Neuverpachtung des Plakatwesens vorschlug. Bei der ausgeschriebenen Submission, die der Magistrat veranstaltete, steigerten die alten Pächter ihr Angebot auf 400000 Mk. und blieben mit diesem Meistgebote Sieger. Die Versuche der sozialdemokratischen Fraktion, die Übernahme des Plakatwesens in eigene Regie zu erreichen, schlugen wiederum fehl. Es lag auf der Hand, daß die alte Unternehmerfirma, die das Geschäft gründlich kannte, sicher nicht 400000 Mk. Pacht geboten hätte, wenn sie nicht die Überzeugung gehabt hätte, trotzdem noch für sich einen beträchtlichen Gewinn herauswirtschaften zu können. Es lag aber nicht der geringste Grund vor, die beiden Unternehmer durch Fortsetzung ihres Pachtvertrages noch weiter zu bereichern. Die Überschüsse wären für die Stadt sehr leicht zu erwirtschaften gewesen. Denn, wenn sich ein Betrieb durch Einfachheit auszeichnet, so ist es der Betrieb der öffentlichen Anschlagsäulen. Für die Kommunalisierung des Anschlagwesens sprach aber nicht allein der große Ertrag desselben, sondern auch das Zensurrecht, das sich die Unternehmer der die Säulen benützenden Bürgerschaft gegenüber angemaßt hatten. So hatte die Firma zum Beispiel ein Plakat zurückgewiesen, auf dem zur Besprechung der Verhältnisse in den Werkstätten des Offiziervereins eingeladen wurde. Es wurden Plakate zurückgewiesen mit Einladungen zu Versammlungen, in denen über „die Sünden der liberalen Stadtverordneten“, über „die Verunstaltung des Straßenbildes durch die Hochbahn“, über „die Gewaltakte der Buchbindereibesitzer“, über „Christliche Mucker, jüdische Heuchler“ gesprochen werden sollte. Die Firma gestattete es bei dem großen Ausstande der Straßenbahner der Großen Berliner Straßenbahngesellschaft zwar der Gesellschaft, gegen die Angestellten die Anklage zu erheben, daß sie den Ausstand in frivoler Weise hervorgerufen und sich an den Straßenkrawallen beteiligt hätten, verwehrte es aber den Straßenbahnern, diese Behauptung in einem Plakate zu widerlegen. Trotz dieser unglaublichen Zensurmißstände beschlossen die Stadtverordneten, der alten Firma das Monopol auf weitere 10 Jahre zu übertragen, ohne die geringste Vorsorge gegen den Mißbrauch des Zensurrechtes zu treffen.

Diese Haltung der Berliner städtischen Kollegien in der Frage des Plakatwesens ist nichts nur ihnen Eigentümliches. Es ist geradezu auffallend, daß von allen Städten mit mehr als 50000 Einwohnern nur zwei, nämlich Chemnitz und Freiburg, das Plakatwesen in eigener Regie verwalten. Chemnitz erhebt einen Platzzins, während das Anheften der Plakate konzessionierten Privatpersonen übertragen ist. Allein Freiburg führt die ganze Verwaltung in eigener Regie und erzielte dabei im Jahre 1899 eine Reineinnahme von 1667 Mk. Es besitzt 18 Plakatsäulen und 32 Plakattafeln. Alle übrigen Städte haben das Plakatwesen an Unternehmer vergeben, die für die Benützung der Plakatsäulen oder -Tafeln Abgaben an die Stadt zu entrichten und die Unterhaltungskosten, meist auch die Vermehrung der Anschlagsäulen zu tragen haben. Die Säulen werden entweder von den Städten selber errichtet oder sind von den Privatunternehmern zu stellen. In letzterem Falle gehen sie nach Ablauf des Vertrages unentgeltlich in das Eigentum der Stadt über. Da den Unternehmern meistens ein Monopol gegeben wurde, so war ein Schutz des benützenden Publikums durch die Aufstellung eines Tarifs notwendig. Doch haben sogar einige Städte die Aufnahme einer solchen Schutzbestimmung in ihren Verträgen vergessen.

Bei der verhältnismäßig geringen Bedeutung, die dem städtischen Plakatwesen zukommt, können wir uns ein weiteres Eingehen auf die Einzelnheiten ersparen. Wir verweisen deshalb auf den instruktiven Abschnitt „Das Plakatwesen" von Dr. A. Dullo in dem „Statistischen Jahrbuch deutscher Städte", 10. Jahrgang, S. 255 bis 262, in dem alle Einzelheiten sehr eingehend behandelt sind.

Haben die Städte durch ihre ablehnende Haltung gegenüber dem Plakatwesen gezeigt, daß ihnen wenig daran liegt, der Reklame durch Pflege der Plakateinrichtungen und Verbilligung ihrer Benützung entgegenzukommen, so gilt das noch viel mehr von dem Annoncenwesen. Uns ist kein einziges Beispiel dafür bekannt, daß es eine Stadt unternommen hätte, aus eigenen Mitteln ein städtisches Annoncenblatt für die Benützung durch ihre Bürger ins Leben zu rufen. Sie überlassen es der großkapitalistischen Presse, die Reklamebedürfnisse der Bürger zu befriedigen und schrankenlos auszubeuten, soweit nicht die Konkurrenz der verschiedenen Organe der Ausbeutung Schranken zieht. Tatsächlich sollte aber den Städten nichts näher liegen, als sich ein solches Annoncenblatt zu schaffen. Die Städte müssen ihre Verordnungen — und das ist im Laufe des Jahres eine beträchtliche Zahl — in die breiteste Öffentlichkeit bringen. Sie haben alle Veranlassung, daß ausführliche und genaue Protokolle über die Sitzungen der städtischen Kollegien in die Hand der Bürgerschaft kommen, damit dieselbe über die Vorgänge auf den Rathäusern unterrichtet ist. Da, wo die Städte einen Arbeitsnachweis und einen

Wohnungsnachweis betreiben, ist der Besitz eines täglich erscheinenden Blattes eigentlich Lebensbedingung für das Gedeihen dieser Anstalten. Alle diese Zwecke sollten Motiv genug für unsere Stadtverwaltung sein, sich eigene Blätter zu beschaffen. Nun fehlt es an solchen Amtsblättern, die über die Vorgänge in der städtischen Verwaltung unterrichten, auch heute nicht. So bringt zum Beispiel die Münchener Gemeindezeitung ausführliche Berichte über alle öffentlichen Sitzungen des Magistrats, des Gemeindebevollmächtigtenkollegiums, der Lokalschul- und Lokalbaukommission, des Armenpflegschaftsrates, ferner die ortspolizeilichen Vorschriften, statutarischen Bestimmungen und Tarife, die gemeindebehördlichen Bekanntmachungen und schließlich auch die Monats- und Wochenberichte des städtischen statistischen Amtes über alle Zweige der Gemeindeverwaltung. Die Redaktion wird von Beamten der Stadt geführt. Diesen Amtsblättern fehlt aber ein sehr wichtiges Moment, die Verbindung mit der Annonce. Die Stadtverwaltungen machen gar nicht den Versuch, ihre Amtsblätter zu Annoncenblätter auszugestalten und auf diese Weise das Annoncenmonopol der Presse und Annoncenbureaus zum Vorteile der inserierenden Bürger zu brechen. Nur von einem solchen Versuch in Stuttgart ist uns Kenntnis geworden, der aber nicht von der Stadtverwaltung ausging, sondern nur bei der Stadtverwaltung Unterstützung fand.

Um genauere Berichte über die Verhandlungen der bürgerlichen Kollegien zu erhalten, wurde im Jahre 1900 von der Stadtverwaltung ein Amtsblatt ins Leben gerufen. Man verzichtete aber von vornherein darauf, nach dem Vorbilde anderer Städte, wie München usw., das Amtsblatt selbst zu unternehmen, und beschränkte sich darauf, ein solches Blatt in Verbindung mit einem privaten Unternehmer zu schaffen. In demselben sollten die Mitteilungen der Stadtverwaltung, insbesondere die Sitzungsberichte, die Ausschreibungen und Bekanntmachungen der städtischen Behörden veröffentlicht werden. Dem Zeitungsverleger wurde freigestellt, auch sonstige Inserate von Behörden oder Privaten zu bringen. Für die nötige Verbreitung des Blattes wurde dadurch gesorgt, daß jeder Einwohner es unentgeltlich an einer größeren Zahl von Verteilungsstellen entnehmen konnte. Es gelang dem Unternehmer, das Blatt binnen Jahresfrist zu einem bedeutenden Annoncenorgan zu entwickeln und dem Hauptannoncenblatt der Stadt scharfe Konkurrenz zu machen. Um sich diese Konkurrenz vom Halse zu schaffen, kaufte das letztere das Amtsblatt dem Verleger mit Zustimmung der städtischen Kollegien ab und reduzierte dasselbe auf eine inseratenlose Beilage zu dem von ihm herausgegebenen Blatte. Damit hatte das städtische Annoncenblatt sein Ende gefunden und das „Neue Tagblatt" beherrschte wiederum fast unumschränkt den lokalen Markt, wenn ihm auch die Auskaufung der Konkurrenz bedeutende Summen gekostet hat. Die Geschichte des Stuttgarter Amtsblattes beweist sehr klar, daß ein städtisches

Amtsblatt sich unschwer zu einem Annoncenblatt weiter entwickeln läßt. Die städtischen Mitteilungen und Veröffentlichungen, die nur in dem Amtsblatte erscheinen, zwingen eine große Zahl von Einwohnern, das Blatt zu halten. Mittels der unentgeltlichen Ausgabe wird es möglich, den Leserkreis nach Belieben zu erweitern. Ist aber einmal der große Leserkreis geschaffen, so ist die Position des Blattes als Inseratenorgan gesichert. Geht dann die städtische Verwaltung bei dem Betriebe eines solchen Blattes von dem Gedanken aus, daß dasselbe keinen Überschuß in die Stadtkasse abwerfen soll, so wird es auch möglich, die Annoncenpreise herabzusetzen und dadurch wieder eine größere Inserentenkundschaft zu gewinnen.

Die Ausgestaltung eines solchen städtischen Annoncenblattes stellt nicht nur der Stadtverwaltung ein Blatt für die Berichterstattung über sämtliche Vorgänge des öffentlichen Lebens zur Verfügung und ist nicht nur imstande die Annoncenpreise zu verbilligen, sondern kann auch auf die Gesundung unserer gesamten Preßverhältnisse einen bedeutenden Einfluß ausüben. Wenn einmal das gesamte Inseratenwesen im städtischen Amts- und Annoncenblatte vereinigt ist, so wird die politische Presse von dem Ballast des Inseratenwesens befreit, während heutzutage auch die politischen Blätter kapitalistische Geschäftsunternehmungen sind, deren Existenz vom Inserat abhängt und deren politische Haltung daher durch die Rücksicht auf die Kundschaft der Inserenten beeinflußt wird. So würde in Zukunft die politische Zeitung nur ihres eigentlichen, des politischen Inhalts wegen gehalten und gelesen werden. Frei von der Rücksicht auf die Inserate könnten die politischen Tagesblätter werden, was sie heutzutage nicht sind, politische Zeitungen, die sich die politische Beeinflussung und Erziehung ihres Leserkreises nur aus politischen Gründen angelegen sein lassen.

Ergänzungen.

Zu I., S. 4. Nach dem Jahresbericht der Königlich preußischen Gewerbeinspektion für Düsseldorf, unter deren Aufsicht Crefeld steht, sind im ganzen Aufsichtsbezirk von 1901 auf 1902 die Fabriken mit Arbeiterinnen von 2669 auf 2691 und die Zahl der Arbeiterinnen von 51392 auf 53818 oder um 2426 gestiegen. Hiervon kommen auf die Textilindustrie 1836 Arbeiterinnen mehr als im Jahre 1901. Die Aufforderung der sozialen Kommission zu Crefeld hat demgemäß keinen besonderen Erfolg gehabt.

Zu I., S. 11. Die Fragezeichen bedeuten, daß der Bericht der Stadtverordnetenversammlung für die betreffenden Jahre nichts über die Anzahl der Sitzungen verzeichnet. Doch erfahren wir auf private Erkundigungen hin, daß seit 1900 mindestens auch soviel Sitzungen stattfanden, als dem Ausschuß Vorlagen überwiesen wurden.

Zu I., S. 47. Zu den drei genannten Städten Straßburg, Wiesbaden, Frankfurt a. M. ist noch weiter Mülhausen i. E. hinzugekommen. Der Gemeinderat dieser Stadt beschloß Ende des Jahres 1903 die Lohn- und Arbeitszeitklausel in die Lastenhefte der städtischen Lieferanten aufzunehmen. Die Unternehmer werden verpflichtet, den bei den städtischen Arbeiten beschäftigten Arbeitern mindestens die vom Gemeinderat festgesetzten Minimallöhne zu zahlen, die für die Arbeiter bestimmten Minimallöhne auf der Baustätte oder in der Werkstatt öffentlich anzuschlagen und einem Beauftragten der Stadtverwaltung jederzeit Einsicht in die Lohnlisten, sowie Anwesenheit bei der Lohnzahlung zur Kontrolle der Mindestlöhne zu gestatten. Die Minimallöhne werden für die verschiedenen Gewerbe festgesetzt, und dabei nicht das ortsübliche Lohnminimum, sondern der ortsübliche Durchschnittslohn zugrunde gelegt. Als Durchschnittslohn gilt nicht der rechnerische Durchschnitt zwischen Mindest- und Höchstlohn, sondern der Lohn, den die große Masse der Arbeiter in einem Gewerbe erhält. Es wurde ferner eine Maximalarbeitszeit von 10 Stunden, abgesehen von den Steinhauern, bei denen sie 9 Stunden beträgt, sowie eine 1½ stündige Mittagspause festgesetzt. Überstunden sind mit einem Lohnzuschlag von 50 Prozent zu vergüten. Der städtische Arbeitsnachweis soll von den Unternehmern benützt werden, und vorzugsweise sollen ortsansässige Arbeiter beschäftigt werden.

Auch die Stadt Fürth hat in ihre vom 28. Februar 1904 datierten Vorschriften für Vergebung städtischer Arbeiten und Lieferungen eine allerdings

recht unbestimmte Lohnklausel aufgenommen, die sich an die Vorschläge der bayerischen Abgeordnetenkammer (S. 35) anschließt. Danach haben solche Unternehmer die Ausschließung von der Berücksichtigung zu gewärtigen, von denen bekannt ist, daß sie in ihren Betrieben eine über das übliche Maß hinausgehende Arbeitszeit eingeführt haben, oder daß sie ihren Arbeitern Löhne zahlen oder Arbeitsbedingungen stellen, welche hinter den in dem Gewerbezweig bei Arbeiten solcher Art üblichen Löhnen und Arbeitsbedingungen zurückbleiben, oder daß sie Tarifgemeinschaften oder ähnlichen Vereinbarungen, welche zwischen Arbeitgebern und Arbeitern des betreffenden Gewerbes oder der betreffenden Betriebe bestehen, und welchen die meisten der einschlägigen Betriebe beigetreten sind, sich nicht anschließen, endlich daß sie Gegenstände, deren Herstellung in Werkstätten üblich, in Heimarbeit vergeben. Nach § 12 sind die Unternehmer verpflichtet, der Bauleitung auf Verlangen jederzeit über die mit ihren Handwerkern und Arbeitern geschlossenen Verträge und deren Erfüllung unter Vorlegung der Lohnlisten und sonstigen Unterlagen Aufschluß zu erteilen.

Zu I., S. 64. Der Gemeinderat zu Mülhausen hat folgende Klausel in die Lastenhefte aufgenommen: Der Ausbruch von Lohnstreitigkeiten begründet an sich keinerlei Verlängerung der für Fertigstellung der Arbeit im Lastenhefte festgesetzten Frist. Erlaß oder Ermäßigung von Konventionalstrafen bleibt dem Gemeinderat vorbehalten.

Zu I., S. 143. Nach einer Zeitungsnotiz erklärte in der Stadtverordnetensitzung vom 7. Januar 1904 zu Offenbach der Beigeordnete für das Armenwesen, es bestehe die Absicht, den Betrag von 45000 Mk., der für die Beschäftigung von Arbeitslosen ausgeworfen ist, in den Armenetat einzustellen. Selbstverständlich müßten dann auch die rechtlichen Konsequenzen gezogen werden, das heißt die von der Stadt beschäftigten Arbeitslosen als Unterstützungsempfänger betrachtet werden und ihrer politischen Rechte verlustig gehen. Wir haben nicht feststellen können, ob dieser Plan verwirklicht worden ist.

Zu I., S. 174. In Übereinstimmung mit den im Winter 1901/02 gemachten Erfahrungen wurden im Winter 1902/03 vom Tiefbauamte der Stadt Düsseldorf nur Regiearbeiten für die Arbeitslosen vorgesehen. Die Arbeitsleistung war nach den Mitteilungen des statistischen Amtes größer als im Vorjahre. Die bereits im vorjährigen Berichte gezogene Schlußfolgerung, daß die Notstandsarbeiten in städtischer Regie mit weniger Verlust verbunden sind, als Unternehmerarbeit mit Arbeitslosen hat sich im Winter 1902/03 bestätigt. Über die Ausführung der Notstandsarbeiten im Akkord, die in einer Sitzung der Stadtverordneten angeregt wurde, bemerkt das statistische Amt: „Es kann — auch nach den in anderen Städten gemachten Erfahrungen — angezweifelt werden, ob das unter normalen Verhältnissen ja stets die Arbeitsleistung steigernde Akkordsystem diese Wirkung auch bei dem

buntscheckigen Material der Arbeitslosen haben wird, bei denen die große Ungleichheit ihrer tatsächlichen Leistungsfähigkeit auch bei Bemessung der Akkordsätze Schwierigkeiten machen würde. Immerhin ist denkbar, daß für einen ausgewählten Teil der Notstandsarbeiter das Akkordsystem mit Erfolg angewendet werden könnte."

Zu I., S. 227. Über die Ergebnisse der Genter Arbeitslosenversicherung in den Jahren 1901 bis 1903 unterrichtet uns ein von Louis Varlez verfaßter Bericht. Die organisierte Arbeiterschaft Gents hat an dem Unternehmen von Anfang an ein sehr reges Interesse genommen. Um an den Vorteilen des Arbeitslosenfonds teilnehmen zu können, haben zahlreiche Gewerkvereine die Ausbildung der Arbeitslosenversicherung in die Hand genommen. Während im Jahre 1898 vor Einsetzung der Enquetekommission die Arbeitslosenunterstützungen der Genter Gewerkvereine nur 15000 Franken betrugen, stiegen sie im Jahre 1902 auf 42000 Franken. Am Ende des Jahres 1903 gehörten 34 Gewerkvereine mit 12 bis 13000 Mitgliedern dem Genter Arbeitslosenfonds an. In den 25 Monaten, über die der Bericht vorliegt, wurden 4919 Arbeitslose in 29 Gewerkvereinen mit 83882 Franken von ihren Vereinen und mit 36964 Franken aus dem städtischen Arbeitslosenfonds unterstützt. Im Jahre 1901 wurde die Arbeitslosenversicherung zu 74 Prozent von den Arbeitern selbst und zu 26 Prozent aus städtischen Mitteln bestritten; 1902 war das Verhältnis 72 zu 28 und 1903 65 zu 35. Die Verschiebung des Verhältnisses im letztgenannten Jahre hatte ihre Ursache darin, daß eine Reihe von Gewerkvereinen in den schlimmsten Wintermonaten sich außer stande sah, ihren arbeitslosen Mitgliedern mehr als 50 bis 75 Centimes täglich auszuzahlen.

Der Bericht kommt zu dem Resultat, daß sich das Genter System für die Mitglieder der Gewerkvereine vorzüglich, für die unorganisierten Arbeiter aber gar nicht bewährt habe. Im ganzen haben nämlich von den letzteren nur 13 Arbeiter von der Einrichtung Gebrauch gemacht.

Kommunale Arbeitslosenfonds nach Genter Muster gab es zu Ende des Jahres 1903 in Antwerpen und seinen Vororten, in Lüttich, in Löwen, in Brügge, Mecheln und in den Brüsseler Vororten Ixelles, St. Gilles, St. Josseten-Noode, Schaerbeek, Molenbeek-St. Jean, Cureghem-Anderlecht und Koeckelberg. In Verviers, Courtrai, Alost, Boom, Grammont, Roulers sind entsprechende Einrichtungen geplant.

Zu I., S. 248. Die Ergebnisse der Arbeitslosenzählungen der Dresdener Stadtverwaltungen von 1902 und 1903 sind in Heft 12 der Monatsberichte des statistischen Amtes des Jahres 1903 von Dr. Wiedfeldt ausführlich bearbeitet worden. Aus seinen Ausführungen seien hier einige wichtigere Punkte herausgegriffen. Dr. Wiedfeldt bezeichnet den Termin der Dresdener Arbeits-

losenzählung, der in den Oktober fällt, als geeignet für eine Aufnahme, die frei von Zufälligkeiten das Typische herauszuheben sucht. Der Einfluß der Witterungsverhältnisse auf die Gewerbetätigkeit sei aus dem Zahlenergebnisse in ziemlich hohem Maße ausgeschaltet, und man könne erwarten, ein normales Bild von der durchschnittlich vorhandenen Arbeitslosigkeit zu erhalten. Gerade darauf käme es aber der städtischen Verwaltung in erster Linie an. Für ihre Zwecke habe ein Bild der Arbeitslosigkeit zur Zeit ihrer größten Ausdehnung nur geringen Wert, doch sei zuzugeben, daß eine Zählung auch an einem anderen Termine der Ergänzung wegen sehr vorteilhaft sein würde. „Daß fakultative Zählungen nach dem vielgepriesenen Stuttgarter Verfahren für die in Dresden angestrebten Ziele gar nicht in Frage kommen, wird auch derjenige zugeben, der trotz aller mißlichen Erfahrungen die Stuttgarter Zählungsart noch immer ernst nimmt.“ Die anfänglich ziemlich ungenauen Ergebnisse der ersten Zählung sind bei der zweiten um ein volles Fünftel zuverlässiger geworden.

Dr. Wiedfeldt hebt hervor, daß nach dem Zweck und der ganzen Anlage der Dresdener Arbeitslosenstatistik wirklich nutzbringende Ergebnisse erst gewonnen werden können, wenn für eine längere Reihe von Jahren genau konformes Material vorliege, aus dem sich typische Züge erkennen und herausheben ließen. „Naturgemäß ist die Zahl der Arbeitslosen und ihre Rekrutierung aus den verschiedenen Produktionszweigen in den einzelnen Jahren sehr verschieden und von den großen Strömungen wie den vielerlei kleinen Wellenbewegungen des Wirtschaftslebens abhängig. . . . Aber auch bei den großen Springfluten und den sich langsam verlaufenden Überschwemmungen werden gewisse Regelmäßigkeiten erkennbar sein, wenn erst genügend lange Beobachtungsreihen vorliegen. Für die praktische Politik kann übrigens diese große, vorerst unübersehbare Arbeitslosigkeitsbewegung zunächst gar nicht in Frage kommen. . . . Wer der Arbeitslosigkeit gegenüber praktisch etwas ausrichten will, der muß sich auf die ständig vorhandene regelmäßig wiederkehrende, sozusagen auf die normale Arbeitslosigkeit beschränken.“

Auch in Charlottenburg hat am 23. Februar 1904 eine Arbeitslosenzählung nach Stuttgarter Muster stattgefunden mit der Verbesserung, daß die Zählkarten (zirka 26000 Stück) durch zahlreiche, von den hiesigen Gewerkschaften gestellten Boten an die Arbeiter ausgeteilt wurden. Dadurch wurde das Abholen der Karten von bestimmten Stellen, wie in Stuttgart, den Arbeitslosen abgenommen. Es blieb ihnen also nur die Arbeit, die Zählkarten auszufüllen und an einer der neun bekannt gemachten Abgabestellen in die Urne zu stecken. Die Zahl der abgegebenen Karten betrug 628, davon 595 von männlichen, 33 von weiblichen abgegeben. Von den 595 blieben nur 350 für die Aufnahme brauchbare Karten übrig. Nach dieser Zahl kommen auf

je 100 Arbeiter der Volkszählung von 1900 1,4 Arbeitslose, die sich unter Berücksichtigung des Anwachsens der Arbeiterschaft in den letzten drei Jahren noch um ein bis zwei Zehntel verringern. Das statistische Amt gibt in seiner Bearbeitung zu, daß die Zählung keine vollständige war, und bezeichnet es als möglich, daß eine beträchtliche Zahl von Arbeitslosen sich nicht gemeldet habe. Danach ist der Wert der Zählung also ein sehr geringer, wie sich von vornherein erwarten ließ.

Zu I., S. 293. Die Jastrowsche Äußerung ist nicht mehr ganz zutreffend. Im Februar 1903 hat die Sachsen-Meiningensche Regierung gegenüber der Stadt Pößneck von ihrem Notrechte Gebrauch gemacht und auch im freisinnigen Hagen hat die Regierung eingreifen müssen, um der beispiellosen Verschleppung der Eröffnung des Gewerbegerichts wegen der angeblichen Unmöglichkeit einen Vorsitzenden zu finden, zu begegnen.

Zu I., S. 310. Hier seien noch einige Resultate von Gewerbegerichtswahlen nach dem proportionalen Wahlsystem angeführt. In Frankfurt a. M., Februar 1904, gewannen die Gewerkschaften 11 von 33 Sitzen der Arbeitgeber, verloren aber 3 von 33 Sitzen der Arbeiter an die christlichen Arbeitervereine. In Ulm erhielten die Gewerkschaften für 542 Stimmen 7 Vertreter der Arbeiter, die Hirsch-Dunckerschen Gewerkvereine für 183 Stimmen 2 und die vereinigten christlichen Vereine für 223 Stimmen 3 Vertreter.

Zu I., S. 366. Auch die Stadt Straßburg hat an drei verschiedenen Stellen der Stadt Wärmestuben für Arbeiter eingerichtet, die mittags von 11 bis 1 Uhr geöffnet sind.

Zu II., S. 66. Die gleichen Resultate, die uns der Vergleich der städtischen und privaten Gasanstalten nach der Entwicklungshöhe des technischen und kaufmännischen Betriebes ergeben hat, würden wir auch voraussichtlich bei einer ebenso eingehenden vergleichenden Prüfung der städtischen und privaten Elektrizitätswerke erhalten. Wir mußten von einer solchen aber Abstand nehmen, weil das vorliegende Material recht lückenhaft und unzureichend ist, und wir nicht in den Fehler verfallen wollten, dessen sich der Direktor Erhard in einer vergleichenden Studie über eine sehr beschränkte Zahl von städtischen und privaten Elektrizitätswerken schuldig gemacht hat. Eine Besprechung derselben hätte sich daher auch erübrigt, wenn nicht die Studie, wie wir später bemerkten, von den Gegnern der städtischen Regie in geradezu unglaublicher Weise ausgenützt würde. So beutet zum Beispiel ein Artikel in den „Mitteilungen des Vereins Deutscher Straßenbahn- und Kleinbahnverwaltungen“, April 1901, die Erhardsche Vergleichstabelle mit wahrem Wohlbehagen aus und sucht damit gegen die städtische Regie im allgemeinen Stimmung zu machen.

Gegen die Erhardsche Vergleichstabelle sind die folgenden Einwände zu erheben. Die Zahl der verglichenen Städte ist viel zu gering, als daß nach

dem Gesetz der großen Zahlen die Unterschiede in den beiden Gruppen sich ausgleichen könnten, und eine Vergleichung möglich wäre. Ferner hat Erhard die Elektrizitätswerke nicht danach gruppiert, ob sie auch einem Straßenbahnunternehmen elektrische Energie liefern oder nicht. Der Einfluß einer solchen Lieferung auf die Kosten des Betriebs usw. ist aber so groß, daß dieser Faktor unter keinen Umständen hätte vernachlässigt werden dürfen. Es wäre also eine Unterscheidung der Gruppen in Untergruppen notwendig gewesen, und die Zahl der Gruppenglieder wäre dann so klein geworden, daß die Unmöglichkeit eines Vergleiches sich auch dem Verfasser unbedingt hätte aufdrängen müssen. Erhard vergleicht in seiner Tabelle die Zahl der angeschlossenen Kilowatt, die Strompreise für die Kilowattstunde und die Selbstkosten für die nutzbar abgegebene Kilowattstunde. Alle drei Momente sind aber gar nicht vergleichbar. So hängen zum Beispiel bei den Selbstkosten die Kosten der Kohlen nur in sehr geringem Maße von dem Willen und der kaufmännischen Fähigkeit der Betriebsleiter, dagegen fast ausschließlich von der Lage der Elektrizitätswerke zu den Kohlenfeldern ab. Ebensowenig ist die Position: Gehälter und Löhne vergleichbar. Meist zahlen die städtischen Verwaltungen höhere Löhne und Gehälter als die Privatunternehmungen, soweit es sich nicht um die obersten Betriebsbeamten handelt. Das ist aber sozialpolitisch durchaus lobenswert und muß sogar von den Stadtverwaltungen verlangt werden. Wenn also dadurch das Produkt etwas verteuert wird, so wäre die dadurch bewirkte Erhöhung der Selbstkosten kein Beweis gegen die städtische Regie. Auch die Zahl der durchschnittlich angeschlossenen Kilowatt ist nur innerhalb gewisser Grenzen von der kaufmännischen Fähigkeit der Betriebsverwaltung abhängig. In erster Linie wird sie durch den Reichtum der Städte bedingt, ferner durch den Umfang und die Art der industriellen und kommerziellen Betriebe usw. Man vergleiche zum Beispiel die beiden Städte Breslau und Dresden, die in der Erhardschen Tabelle die gleiche Einwohnerzahl haben. Obwohl das Breslauer Elektrizitätswerk damals 9 Betriebsjahre, das Dresdener nur 5 hinter sich hatte, betrug die Zahl der angeschlossenen Kilowatt hier 5350, dort nur 2058 Kilowatt. Die Ursache dieser gewaltigen Verschiedenheit der beiden städtischen Elektrizitätswerke liegt vor allem darin, daß Dresden eine viel reichere Stadt als Breslau ist.

Wie wir schon bemerkten, ist bei dem unzureichenden Material ein Vergleich zwischen privatem und städtischem Betriebe nach gewissen Gesichtspunkten, wie wir ihn für die Gasanstalten allerdings unter weitgehendem Vorbehalt gezogen haben, nicht gut möglich. Trotzdem haben wir in der nachstehenden Tabelle, die aus der Statistik der Vereinigung der Elektrizitätswerke für das Betriebsjahr 1901/02 von uns zusammengestellt ist, eine Probe auf die vorstehenden Ausführungen gemacht.

Städte mit Einwohnern		Zahl der Städte, in denen die Kilowattstunde elektrischer Energie kostet									
		für Beleuchtungszwecke						für technische Zwecke			
		bis 49 Pf.	50 bis 54 Pf.	55 bis 59 Pf.	60 bis 64 Pf.	65 bis 69 Pf.	70 und mehr Pf.	14 bis 19 Pf.	20 bis 24 Pf.	25 bis 29 Pf.	30 und mehr Pf.
bis 5000	s.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
	p.	—	1	—	7	—	—	3	4	1	—
	sp.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
über 5 = 10000	s.	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—
	p.	—	6	1	12(1)	—	—	9	5(1)	3	2
	sp.	—	1	—	—	—	—	—	1	—	—
= 10 = 25000	s.	2	1	1	2	—	1(2)	1	3	1	2
	p.	—	2	—	5	—	1	3	3(1)	1(1)	1
	sp.	—	—	—	—	—	—	—	—	—	—
= 25 = 50000	s.	—(1)	1	1	5	—	3(1)	—(1)	3	6(1)	1
	p.	—	—(1)	1	1(2)	—	—(2)	—(2)	2(3)	—	—
	sp.	—	—	—	1	—	—	—	—	1	—
= 50 = 100000	s.	—	—	1	3(4)	1	1(1)	1	2(3)	2(2)	1
	p.	—	2	—	1(2)	—	—(1)	2	—(1)	—(2)	1
	sp.	—	—	—	—	—	1(1)	—(1)	1	—	—
= 100 = 200000	s.	1	—	—(1)	3(2)	—	—(3)	—(1)	1(3)	3(1)	—
	p.	—(1)	—(1)	—	2(1)	—	—	—(1)	1(2)	—	1
	sp.	—	—	—(1)	—(1)	—	—	—(1)	—(1)	—	—
= 200 = 500000	s.	—	—	—	1(3)	—(1)	1(1)	—	2(4)	—(2)	—
	p.	—	—(1)	—	1(1)	—	1	—	1(1)	1	—
	sp.	—	—	1	—	—	—	—	1	—	—
über 500000	s.	—	—	—	—(1)	—	—	—	—(1)	—	—
	p.	—	—	—(1)	—(1)	—	—	—(1)	—(1)	—	—

Die Zahlen in Klammern geben die Zahl der Elektrizitätswerke mit Stromabgabe zu Bahnzwecken, die außerhalb derselben die Zahl der Elektrizitätswerke ohne solche Stromabgabe an.

In der Tat ergibt diese Tabelle ein Bild, das in seinen Einzelheiten von dem, wie es uns Erhard auf Grund eines viel kleineren Materiales gezeichnet hat, ganz beträchtlich abweicht. Die Tabelle zeigt, daß bezüglich der Preise für die Kilowattstunde elektrischer Energie die städtischen Elektrizitätswerke gegenüber den Privaten durchaus nicht so viel schlechter dastehen, wie die Erhardsche Tabelle zu beweisen scheint. Eine eingehende Diskussion unserer Tabelle soll nicht stattfinden, da wir sogar das in ihr benützte Material für unzureichend halten, um daraus Schlüsse zu ziehen. Es sei nur darauf hingewiesen, daß den vier städtischen Elektrizitätswerken mit einem geringeren Preise als 49 Pf. pro Kilowattstunde nur ein privates gegenübersteht.

Wertvoller als der Vergleich der Preise, ist der Vergleich nach der Ausbeute der Wattstunden aus der verbrauchten Wärmeeinheit. Natürlich ist er nur zwischen Elektrizitätswerken gleicher Größe möglich, da die Ausnützung der Kohle in den größeren Werken mit den größeren Dampfmaschinen viel günstiger ist, als in den kleineren Anstalten. Eine von uns zusammengestellte Tabelle ergab keine Unterschiede zum Vorteil der privaten Werke.

Sachregister.

Die Deutsche Städteverwaltung.

Ihre Aufgaben auf den Gebieten der

Volkshygiene, des Städtebaus und des Wohnungswesens.

Von

C. Hugo.

XII und 516 Seiten 8°. Preis brosch. M. 10.—, geb. in engl. Leinw. M. 11.50.



„Diese Lücke in der Literatur füllt der durch sein 1897 erschienenes Buch ‚Städteverwaltung und Munizipalsozialismus in England‘ in weiten Kreisen rühmlichst bekannt gewordene Genosse C. Hugo geradezu mustergiltig aus. Sein neues umfassendes Werk, das eine Darstellung der Aufgaben der deutschen Gemeinde- bezw. Städteverwaltung auf den großen und wichtigen Gebieten der Volkshygiene, des Städtebaus und der Hausung des Volkes giebt, bietet eine solche Fülle übersichtlich geordneten Materials, daß es wohl kaum Jemand unbefriedigt aus der Hand legt. Allerdings genügt es nicht, das Werk zu lesen, man muß es studiren, wenn man wirklich Nutzen daraus ziehen will.“

„Vorwärts“, Berlin, Nr. 132, 9. Juni 1901.

„In die heute fast nicht mehr zu überblickende große Literatur über kommunale Verwaltung und kommunale Sozialpolitik hat sich in letzter Zeit ein groß angelegtes Werk von C. Hugo über ‚Die Deutsche Städteverwaltung‘ eingefügt, das kurzweg als eine der wichtigsten Erscheinungen auf diesem Gebiet, als ein Handbuch für alle Diejenigen, die in kommunalen Angelegenheiten arbeiten, bezeichnet werden darf.... Das Buch Hugos ist geradezu eine Fundgrube und darf in der Bibliothek keines Menschen fehlen, der sich mit kommunalen Angelegenheiten befaßt.“ „Arbeiter-Zeitung“, Wien, Nr. 143, 26. Mai 1901.

Im „Archiv für soziale Gesetzgebung und Statistik“ Heft XVI schreibt Robert Hallgarten am Schluß einer sehr lesenswerthen längeren Abhandlung über das Buch:

„Am Ende des umfangreichen Werkes angelangt, müssen wir dem Verfasser zugestehen, daß er uns nicht nur ein belehrender, sondern auch ein in hohem Maße unterhaltender Führer gewesen ist. Wohl selten finden wir derartige Gegenstände in ähnlich packender und doch sachlicher Weise dargestellt. Es ist ein ganz ausgezeichnetes Werk, das reichste Belehrung, vielseitigste Anregung bietet. Möge es ebenso anregend, wie auf den Leser, auch auf die Praxis wirken und zwar auf die Praxis im weitesten Sinne, zu deren Ausübung jeder Bürger berufen ist. So sei das Werk jedem empfohlen, der Interesse nimmt an den Fragen der Gemeindepolitik, die zu den schwierigsten, aber auch zu den wichtigsten unseres modernen wirthschaftlichen Lebens gehören.“

Das Augustheft 1901 der „Preußischen Jahrbücher“ bringt eine Besprechung von Dr. Hjalmar Schacht, in welcher es heißt:

„Das behandelte Thema ist eines der dankbarsten für den praktischen Volkswirth. Der Verfasser, welcher auf dem Gebiete des Kommunal-Sozialismus bereits eine bemerkenswerthe Arbeit veröffentlicht hat, steht auf dem Standpunkt des wissenschaftlichen Sozialismus. Das hindert ihn nicht, auf dem bezeichneten Gebiete, welches eine hervorragende praktische Bethätigung in genossenschaftlichem Sinne zuläßt, die fruchtbarsten Anregungen zu geben.

Das Buch stützt sich im Wesentlichen auf das amtliche Material der Städteverwaltungen, von denen man wohl zum Theil sagen kann, daß sie den Forderungen einer durch die Entwicklung bedingten modernen Kommunal-Sozialpolitik gegenüber sich entgegenkommend verhalten. Im Allgemeinen wird man ja den Satz für richtig anerkennen müssen, von dem der Verfasser gleichsam ausgeht, daß auch die entwickeltste Stadtverwaltung heutzutage noch in den Anfängen der Entwicklung steckt.

Der Verfasser behandelt in diesem Buche lediglich die Gesundheits- und die Baupolitik der Städte, indem er sich die übrigen Gebiete des Kommunal-Sozialismus für eine spätere Arbeit vorbehält. In der Kommunal-Hygiene behandelt er jedoch vor Allem auch das wichtige Kapitel der Fürsorge für die Ernährung.

Im Ganzen tritt Hugo für möglichst selbständige Behandlung der kommunal-sozialen Aufgaben seitens der Stadtverwaltung ein und sucht die staatliche Bevormundung fernzuhalten. Ein weiterer Grundgedanke des Buches ist der, die Durchführung einzelner Aufgaben möglichst stets durch ein und dieselbe Behörde erfolgen zu lassen. So z. B. sieht er auf dem Gebiete der öffentlichen Gesundheitspflege eine wesentliche Erschwerung in der Trennung der Wohlfahrtspolizei von der städtischen Selbstverwaltung. ‚So lange‘, führt Hugo aus, ‚die Trennung von Exekutive und technischem Sachverständigenthum bestehen bleibt, so lange der hygienisch gebildete Arzt, der Sachverständige, nur die Rolle des beigezogenen Rathgebers vertritt,

Die Deutsche Städteverwaltung.

(Fortsetzung.)

daher ohne jede Initiative und Exekutive ist, so lange werden die zahlreichen Aufgaben der öffentlichen Gesundheitspflege niemals ihre befriedigende Lösung finden.'

Das bemerkenswertheste Kapitel scheint mir dasjenige über die Fürsorge für die Ernährung zu sein. ,Die Aufgaben der städtischen Verwaltung', sagt Hugo, ,insofern wir dieselbe als die Dienerin der großen Genossenschaft, der Stadt, ansehen, sind nun gerade auf dem Gebiete der Lebensmittelproduktion und -Distribution außerordentlich umfassende und wichtige.' Der Verfasser schildert hier vor Allem die Wirkungen, welche die städtischen Markthallen gehabt haben, und meint, daß sie keine preissteigernde, sondern eine preisermäßigende Wirkung konstatiren.

Es wäre auf das Lebhafteste zu wünschen, wenn das Buch des Verfassers von den verschiedensten Seiten eine Erörterung erführe. Das Gebiet der kommunalen Sozialpolitik ist ein so dankbares und erfordert noch so außerordentlich viele praktische und theoretische Arbeit, daß wir uns gar nicht genug damit beschäftigen können. Mit dem Endziel, welches Hugo vor Augen sieht, können wir uns natürlich nicht einverstanden erklären, aber gerade der Kommunal-Sozialismus ist ein Gebiet, auf welchem uns der Weg eine weite Strecke zusammenhält."

Städteverwaltung und Munizipal-Sozialismus in England.

Von C. Hugo.

XII und 300 Seiten 8°. Preis brosch. M. 2.—, gebd. M. 2.50.

„... Ein verdienstvolles Buch ist der besonderen Beachtung, besonders von Seiten der Gemeindeverwaltungen, werth. Die englische Entwickelung kann in dieser Beziehung für uns als geradezu vorbildlich betrachtet werden. Hoffentlich gewährt das Buch den Gemeindebehörden recht viele Anregungen zu segensreicher Thätigkeit." „Die Selbstverwaltung", Nr. 15, 1897.

„Kein Interessent moderner Wirthschafts- und Sozialpolitik wird das Hugo'sche Buch unbefriedigt aus der Hand legen." „Allgemeine literarische Rundschau", Nr. 2, 25. April 1897.

„Es ist das Buch gewissermaßen ein Musterspiegel für Städteverwaltungen und kann angesichts der eminenten Wichtigkeit nur warm empfohlen werden."
„Literarische Mittheilungen", Nr. 2, Februar—April 1897.

„Es ist ein höchst anziehendes und lehrreiches Bild, welches uns Hugo entrollt."
„Soziale Praxis", Nr. 40, 1. Juli 1897.

„Jene Stadtverwaltungen, welche sich über die volksgesundheitlichen Aufgaben eines modernen Städtewesens unterrichten wollen, mögen dieses interessante Buch lesen und das Gelesene auch in zweckdienliche Nutzanwendung umsetzen." „Die Humanität", Nr. 11, 3. August 1897.

„Indem wir im Uebrigen auf die Lektüre des fesselnd und flüssig geschriebenen Buches verweisen, wollen wir hier nur zusammenstellen, auf welchen Gebieten sich die Thätigkeit der englischen Gemeindebehörden bemerkbar macht ..." „Volkszeitung", Berlin, 26. August 1897.

„Kein Nationalökonom, kein Laie der für volkswirthschaftlichen Fortschritt ein waches Auge hat, wird dieses Werk unbeachtet lassen, das uns die Entwicklung der englischen Städteverwaltung in ausführlichster Weise vorführt. Das vorliegende Werk ist insbesondere auch für den Verwaltungsbeamten von hohem Werth." „Weltvereinsblatt", November—Dezember 1897.

„Als ein erster und ganz vortrefflich gelungener Schritt behufs Verwirklichung des Ideals in jener Richtung, als eine durchaus sorgfältig ausgeführte Sammlung und Sichtung der schier unabsehbaren Thatsachenmaterie muß die Schrift Hugos bezeichnet werden. Man merkt der geglätteten und lichtvollen Darstellung mit Nichten an, wie große Schwierigkeiten in Folge des lückenhaften Zustandes der Unterlagen hier überwunden sind. Nur wer das Buch von A. Shaw, ‚Municipal Government the Great Britain' (London, 1895) durchstudirt hat, kann den großen Fortschritt der vorliegenden Schrift voll würdigen."
„Zeitschrift für Sozialwissenschaft", Nr. 1, Jahrg. 1898.

„... Hugo hat der Umwandlung des in den Städteverwaltungen herrschenden Geistes seine besondere Aufmerksamkeit zugewendet und an der Hand eines namentlich aus Verwaltungsberichten und eigener Beobachtung geschöpften Materials den gegenwärtigen Stand der Verwaltung in den englischen Städten ausführlich dargestellt.

„Das Buch ist in hohem Grade lesenswerth und nicht nur für diejenigen von Bedeutung, die unmittelbar an einer Stadtverwaltung betheiligt sind." „National-Zeitung", Berlin, Nr. 64, 30. Januar 1898.

Die Geschichte der Englischen Arbeit.

(Six Centuries of Work and Wages.)

Von

J. E. Thorold Rogers.

Autorisirte Uebersetzung von **Max Pannwitz**. Revidirt von **K. Kautsky**.

XXVIII und 422 Seiten groß 8°.

Preis brosch. M. 5.—, gebd. in Leinwd. M. 6.50, in Halbfrz. M. 7.50.

„Eine übersichtliche und klare Anordnung des Stoffes machen das Buch nicht nur zu einer lehrreichen, sondern auch angenehmen Lektüre. Im eigensten Interesse aller Kreise unseres Volkes kann man der Uebersetzung, die uns diese Ergebnisse der Forschungen eines großen englischen Gelehrten näher gebracht hat, nur möglichst viele Leser wünschen." „Das Volk", Nr. 146, 23. Juni 1896.

„Dieses Buch ist eines der bedeutendsten und zuverlässigsten Werke über die Wirthschaftsgeschichte Englands vom dreizehnten bis ins neunzehnte Jahrhundert. . . . Jeder, der sich nur einigermaßen für die weltbewegende und brennende Frage der Arbeiterbewegung interessirt, sollte zur Klarstellung seines Urtheils und Läuterung seiner Ansichten dieses ebenso werthvolle als interessante Buch lesen."

„Kaufmännische Zeitschrift", Nr. 22, 15. Nov. 1896.

„Es ist dankbar zu begrüßen, daß das bekannte Buch Rogers' ‚Six Centuries of Work and Wages' durch die vorliegende Uebersetzung weiteren Kreisen des deutschen Leserpublikums zugänglich gemacht wird. Rogers schildert darin die Entwicklung der englischen Arbeiterklasse von den Anfängen historischer Kenntniß bis auf die Gegenwart, doch beschränkt er sich nicht darauf, einzig und allein die Arbeiterverhältnisse darzustellen, sondern er beschreibt auch eingehend das gesammte Milieu, aus dem sie hervorgegangen sind. Dadurch wird sein Buch zwar etwas breitspurig und zu einer nicht gerade leichten Lektüre, aber es ist belehrend und für die Erkenntniß der sozialen Entwicklung Englands werthvoll. . . . Die Uebersetzung ist gut, die Ausstattung gefällig." „Frankfurter Zeitung", Nr. 318, vom 15. November 1896.

Die Englische Gewerkvereins-Bewegung.

Nach **G. Howells** „The conflicts of capital and labour".

Von

C. Hugo.

VIII und 208 Seiten 8°. Preis brosch. M. 1.50, gebd. M. 2.—

„Der Verfasser giebt in einem kleinen Bändchen ein Bild von dem thatsächlichen Wesen und Wirken der englischen Gewerkvereine und deutet die Probleme an, welche einer Lösung harren. Das letzte Jahr hat uns in Deutschland ein solches, im Verhältniß zu ihrer Bedeutung ganz übermäßig großes Ueberwuchern der Agrarfrage gebracht, daß es zweckmäßig erscheint, den Blick auf die Gewerkschaftsbewegung zu lenken. Das Büchlein trägt mit seiner Darstellung der entwickeltsten Gewerkvereinsbewegung der Welt seinen Theil zur Förderung der deutschen Gewerkschaftsbewegung bei."

„Neueste Erfindungen und Erfahrungen", 23. Jahrg., Heft 8.

„Ein recht gutes, in warmen Tönen gehaltenes Bild der englischen Gewerkvereine in ihrem gegenwärtigen Stande." „Oesterreichisches Literaturblatt", Nr. 18, 15. September 1897.

